

abrisas

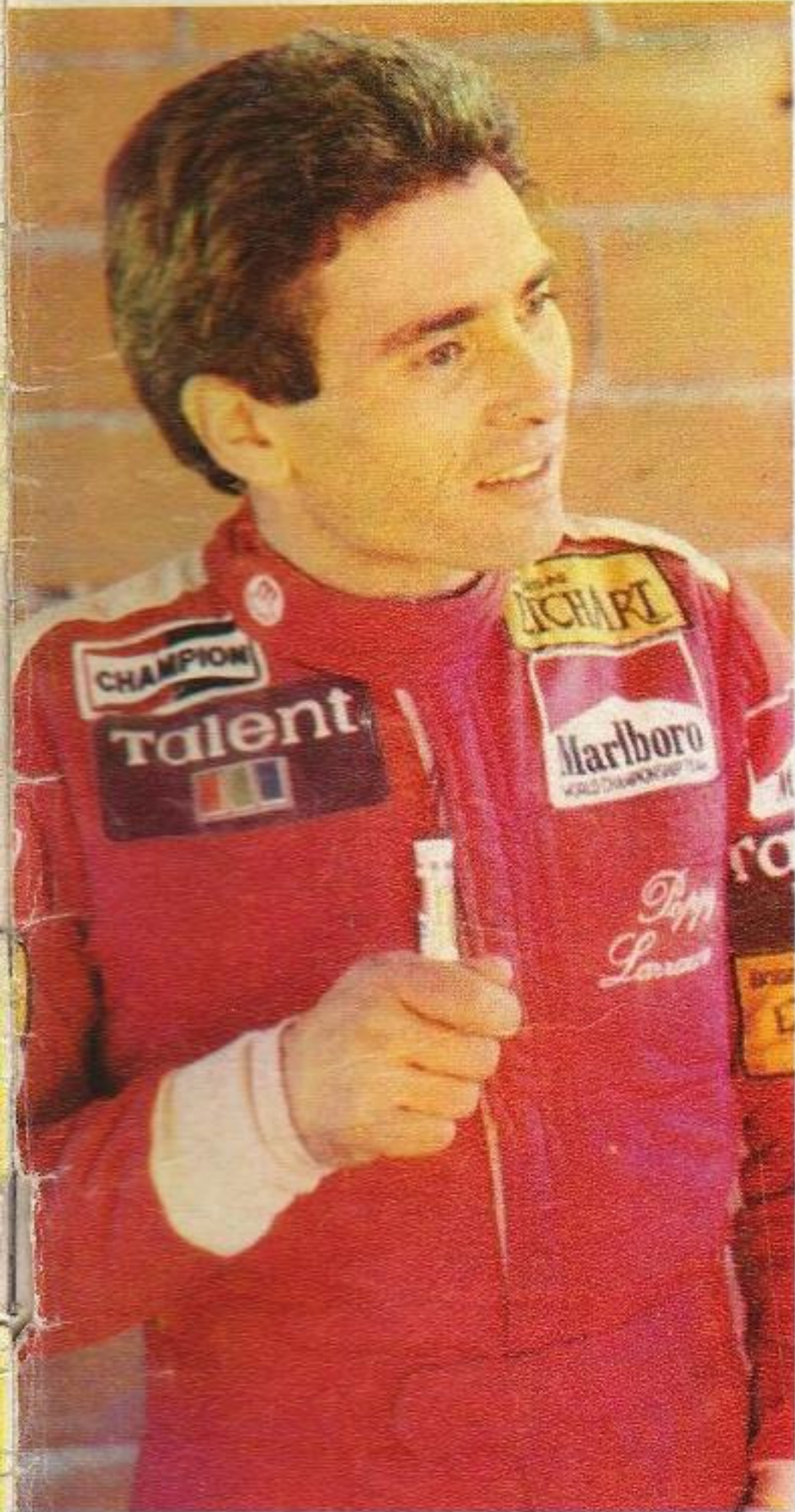
**EL REUTEMANN:
EL ANUNCIO DE SU RETIRO
F-3: LARRAURI YA ES ESTRELLA
F-F2000: EL DEBUT DE ROSSO EN SILVERSTONE**

MAURO

Nº 826 del 30 de marzo al 5 de abril de 1982 Argentina: \$ 24.000 - Uruguay: N\$ 24 - Paraguay: Gs. 180 - EE. UU.: u\$s 1,80 (por avión)

Con el mismo ritmo demoledor que lo coronó hace dos semanas en Mugello, Oscar Larrauri repitió su triunfo del '81 en Nürburgring.

TODO EL GRAND PRIX DE MOTOS



Los dominadores de la 500, Kenny Roberts, ganador, y Barry Sheene, en un pasaje del apasionante duelo que mantuvieron por la punta.

LAS REVISTAS DE MAURO

ATENCIÓN: LE CAMBIAMOS LAS PILAS A LA RADIO DE TODOS.



Hay nuevos horarios, nuevos programas, grandes incorporaciones y muchas ideas diferentes.

Esto no significa prescindir de nuestros éxitos de siempre.

Nos hemos renovado sin necesidad de demoliciones.

Héctor Larrea, Antonio Carrizo, Orlando Marconi, Fernando Bravo, Rubén Aldao, José María Muñoz, Oral Deportiva, Juan Carlos Morales, Jorge Bullrich, Juan Alberto Badía, Llamas de Madariaga, Carburando con González Rouco y González Longhi, Rotativo del Aire, Luis Landriscina, Mario Sánchez, Mario Sapag, Boxeo con Cafarelli y García Blanco, Mundial '82, Jorge Aliaga, Horacio Ferrer, Adolfo Cassini, Eduardo Lorenzo, Recitales en vivo, Ciclos Especiales.

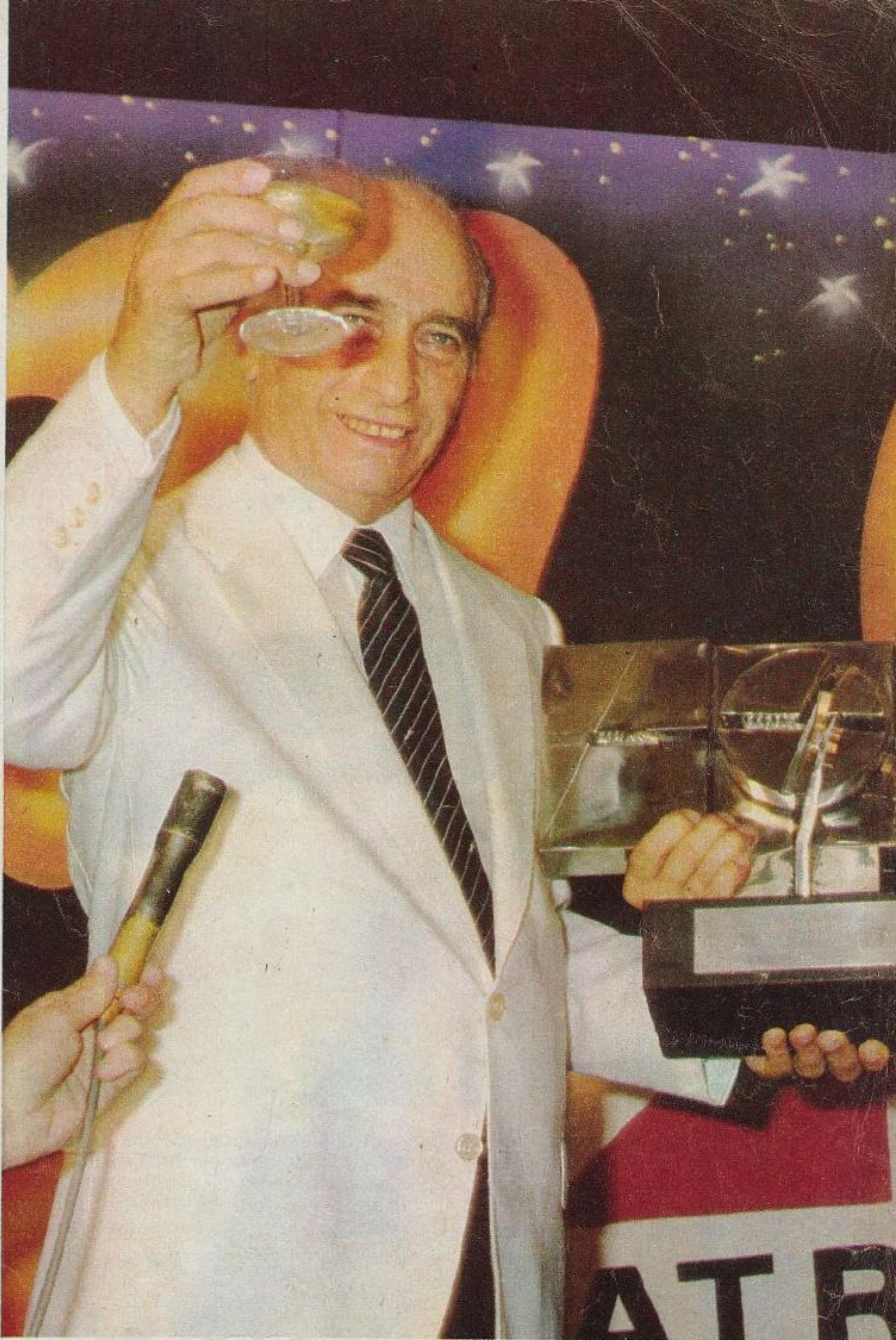
Ninguna otra emisora puede ofrecerle tanto. Conozca la potencia de nuestras pilas nuevas.



JUAN MANUEL FANGIO Y EL TITULO QUE LE FALTABA

EL MEJOR PILOTO DE TODOS LOS TIEMPOS

Por si hacía falta un título más para premiar la trayectoria de Fangio, este nuevo lauro confirma el pensamiento de todo el periodismo especializado a nivel internacional, consagrándolo como el mejor de todas las épocas



En lo más profundo de su ser, seguramente Juan Manuel Fangio se sienta satisfecho por todos los honores recibidos, ya sea ganando en los más diversos circuitos del mundo como, después de su retiro, siendo premiado y destacado en los sitios más insólitos del planeta. Pero este nuevo premio, otorgado por la revista Cuatro Rodas de Brasil, llegó a emocionarlo de una manera muy particular, por ser la prensa especializada de todo el mundo quien lo seleccionó como el mejor piloto de todos los tiempos, de todas las épocas. Analizando distintas

generaciones de pilotos, y diferentes circunstancias, propias de cada momento, Fangio resultó siempre el mejor. Pesaron sus cinco títulos, sus diez años de automovilismo internacional y sus 24 victorias en la F-1. Pero más pesó su ejemplo, según la encuesta, como piloto y deportista. De allí que el "Quíntuple" recibiera 278 puntos en la votación contra 255 de Stewart y 253 de Clark, segundo y tercero, respectivamente.

La ceremonia, por demás emotiva y especialmente para Fangio, fue realiza-

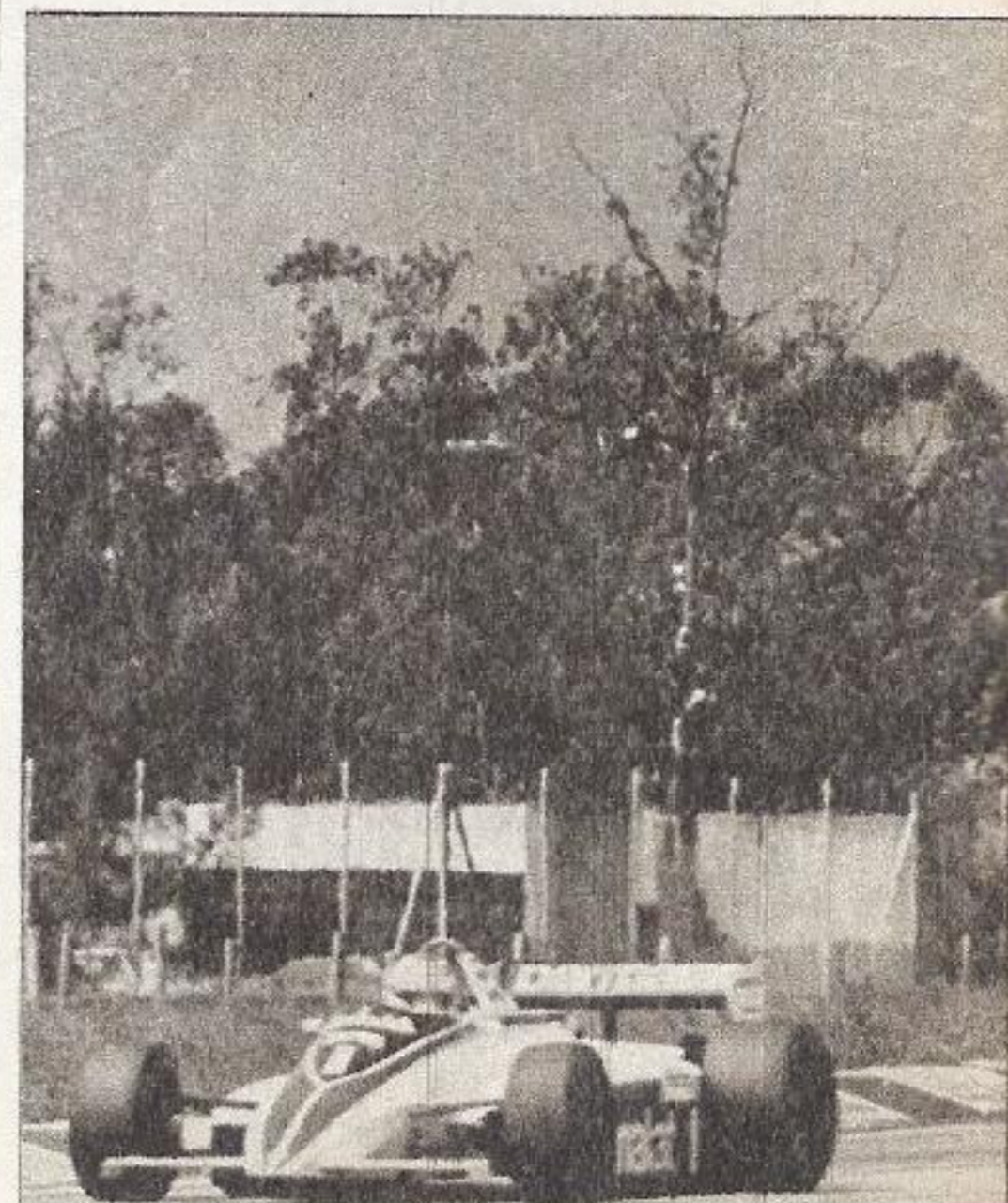
da el jueves previo al Gran Premio de Brasil, en Río de Janeiro, contando con la presencia de importantes figuras del gobierno brasileño, directivos de empresas y periodistas de varios países.

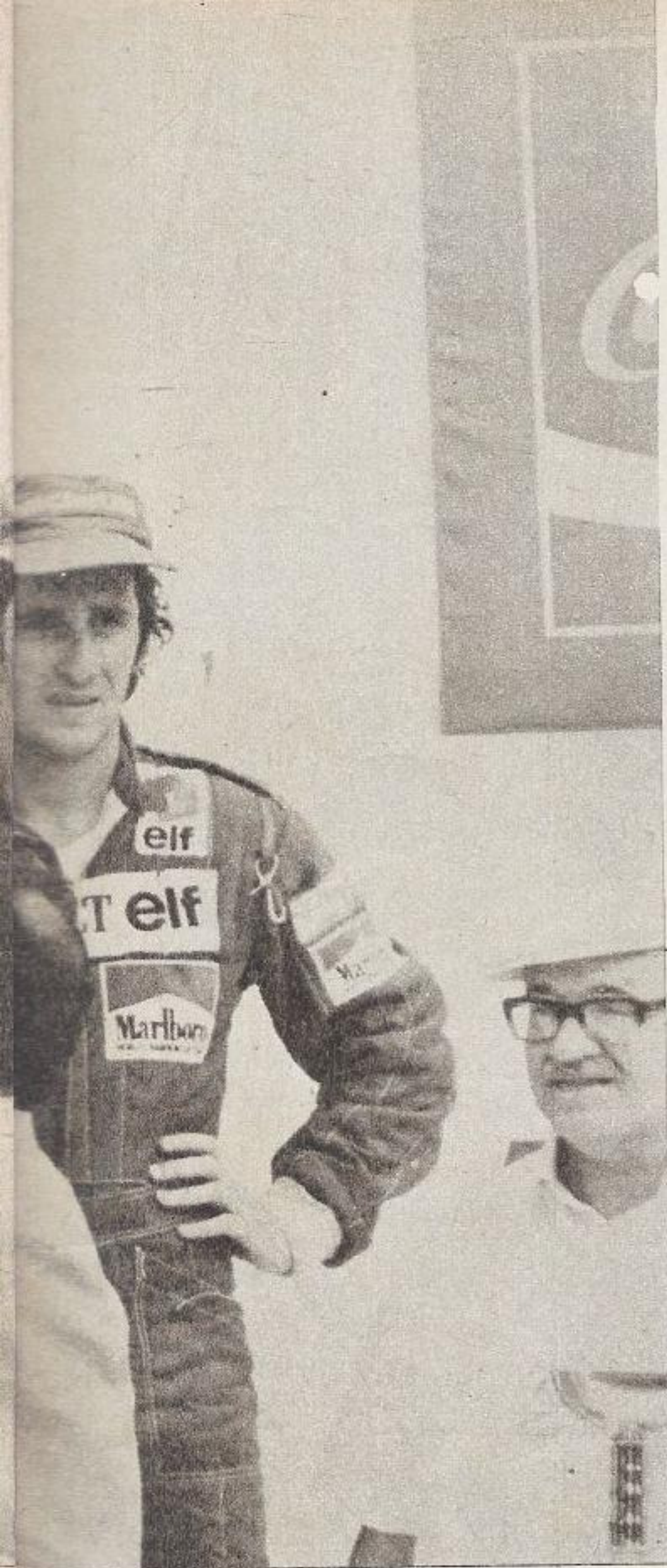
Allí Fangio recibió su trofeo, acaso el único que le faltaba por su trayectoria, y en brevísimo mensaje dejó dos frases claves para los pilotos en actividad:

"Espero que esto sirva como ejemplo para los jóvenes, y que cada piloto que se suba a un auto de carrera, trabaje siempre para ser el mejor, pero que nunca se sienta como tal".



Nelson Piquet, protagonista del podio tan particular de Jacarepaguá. El brasileño aparece sostenido por Rosberg y Prost, tratando de soportar la ceremonia de coronación. Abajo, a la izquierda, el conflictivo momento del pesaje, con Williams y el ingeniero Cadringer, de la FISA, más atrás. A la derecha, Piquet en la misma vuelta en que superó a Rosberg, quedando segundo detrás de Villeneuve.





**CON LUCHA EN LA PISTA
Y ENCENDIDAS DISCUSIONES
DESPUES DE LA CARRERA,
BRASIL MOSTRO...**

LAS DOS CARAS DE LA FORMULA UNO

Las "acrobacias" obligadas por una pista en mal estado y el agobiante clima de Río, la espectacularidad de las maniobras de Villeneuve, Rosberg y Piquet, la brillante definición de éste, realzaron la faceta positiva de esta F-1. La única que va quedándole... Porque antes y después del G.P., recrudecieron las controversias que constituyen la contrapartida. Puntos reglamentarios oscuros, consiguientes trampas "legales", y posteriores conflictos políticos públicamente ventilados, volvieron a ensombrecer el panorama



¿Qué es lo importante y qué es lo secundario? El atribulado mundo de la Fórmula Uno sigue sin resolver por sí mismo esa distinción fundamental, y el Gran Premio de Brasil brindó un ejemplo perfecto de esa confusión, ni bien terminada la carrera.

O mejor dicho, dos ejemplos que son parte del mismo problema. Ejemplo 1: mientras los pilotos se aprestaban a cumplir con la ceremonia del podio, Nelson Piquet se cayó redondo al suelo, apenas pudo agitar el champagne sentado y desde allí lo llevaron a la enfermería, donde tuvo que permanecer media hora. Como él, Patrese y Mansell habían sufrido también las consecuencias del desgaste físico y casi no sabían lo que hacían cuando se bajaron del auto.

Ejemplo 2: mientras los autos de los seis primeros puestos permanecían en el parque cerrado esperando la verificación técnica, la discusión sobre el llenado de agua en los tanques de la supuesta refrigeración de frenos, casi llegó a los empujones cuando Frank

Williams y Bernie Ecclestone en persona no querían permitirle a Jean Sage (Renault) que sacara fotos del momento en el cual los mecánicos de los equipos Brabham y Williams agregaban agua y aceite a pleno para alcanzar los 580 kilos de peso mínimo reglamentario.

Conclusión de los dos ejemplos fundidos: de acuerdo a la importancia que Ecclestone y Williams le daban a la cuestión del peso, pareciera que nada en la Fórmula Uno es más importante que institucionalizar ese procedimiento, que es la versión 1982 de lo que fueron las suspensiones hidroneumáticas en 1981. O sea un artilugio que puede llegar a ser legal en el límite de una lectura estricta de la letra reglamentaria, pero que es francamente una trampa por cuanto es un dispositivo pensado para no funcionar en lugar de cumplir el rol declarado.

Por el contrario, ninguno de los dueños de equipo de la Fórmula Uno se mostró particularmente preocupado por el hecho de ver a pilotos desfalle-

EXPLOSIVA DECLARACION DE ECCLESTONE DESPUES DE LA CARRERA:

"NO HABRA MAS GP DE BRASIL"

El arma principal de Bernie Ecclestone es sin duda su capacidad de trabajo infatigable. Pero casi a la par, el inefable patrón de la FOCA juega magistralmente con otro argumento de su arsenal: que nadie sabe jamás qué es lo que está pensando detrás de esos ojos inquietos, y que nadie es capaz tampoco de predecir lo que Ecclestone puede hacer al día siguiente.

Esa incómoda experiencia es la que sufrió el fin de semana pasado el flamante presidente de la Confederación Brasileña de Automovilismo, Carlos Cavalcanti. Cuatro días antes de la carrera, Cavalcanti había discutido ásperamente con Ecclestone sobre ciertos aspectos del contrato que liga el GP de Brasil a los designios de la FOCA, y hasta se llegó a especular con una eventual suspensión de la carrera por imposibilidad de llegar a un acuerdo entre las dos partes. Finalmente, Cavalcanti y Ecclestone explicaron públicamente que no tenía mayor sentido discutir diferencias sobre el contrato en vigencia antes de la realización de la carrera, y que se lo haría después del GP para desalentar cualquier posible especulación (aunque las hubo de todos modos), estableciendo una cita para el día lunes 22 por la tarde.

A las ocho de la noche de ese día, cansado de esperar, Cavalcanti tuvo que admitir que Ecclestone no vendría a hablar, y cuando la prensa acudió al Hotel Intercontinental para saber qué diría Ecclestone, el inigualable Bernie es despachó con una declaración terminante: "No habrá más Gran Premio de Brasil de Fórmula Uno. Este fue el último y prefiero no dar a publicidad todavía las razones de esa decisión."

Estupefacto, Cavalcanti no supo qué explicación atribuir y quedó en parte como víctima de una mera venganza personal de Ecclestone, que no le perdonó al presidente de la CBA haber tratado de discutir el contrato vigente con la FOCA (que rige hasta 1984 y había sido firmado por el anterior presidente de la CBA, Charles Naccache), un poco como el propio Bernie no le habría perdonado al ACA el dinero que el club argentino pudo haber ganado en 1981 sin querer luego arriesgar una pérdida en 1982.

Tras haber sugerido varias veces que no habrá más GP en Argentina, Ecclestone acaba de agregar entonces que tampoco habrá GP de Brasil, lo cual suena coherente porque no resulta muy lógico un desplazamiento hasta Sudamérica por una sola carrera.

¿Qué tramará Ecclestone con todas estas decisiones? Ni Cavalcanti ni el Dr. Carman ni nadie serían capaces de adivinarlo.

G.S.

cientes, amén de una larga serie de accidentes en carrera que responden en buena medida a las durísimas condiciones físicas que impone la Fórmula Uno actual.

Lo fundamental, desde hace muchos años, es encontrar una forma de limitar la velocidad en curva de los automóviles. Pero nunca parece llegar el momento de atacar ese problema como cosa prioritaria, y en cambio sí se dedican horas de conciliábulos, discusiones, denuncias y apelaciones girando alrededor de derivados secundarios del problema principal. Antes fueron las polleritas, luego las suspensiones hidroneumáticas, ahora los tanques de agua que se llenan después de terminada la carrera.

Este último problema no está terminado, de todos modos. Tras cinco horas de reflexión entre las autoridades de la carrera y los propios Ecclestone y Balestre, los comisarios deportivos Burdett Martin (EE.UU.) y John Corsmit (Holanda, el mismo que actuó en Sudáfrica) rechazaron la denuncia

de los equipos Renault y Ferrari, alegando que los autos verificados estaban en el peso mínimo, pero sin responder específicamente al argumento reglamentario de la denuncia, que recordaba que los autos no pueden ser tocados en el parque cerrado y que deben ser verificados tal como terminaron la carrera.

Los tribunales de apelación tendrán arduo trabajo para hacer justicia —si realmente se proponen hacerlo— y lo más engorroso para ellos es que Renault insistirá hasta el fin con el tema porque si obtiene la desclasificación del Brabham y el Williams, Alain Prost heredará los cruciales nueve puntos que lo colocarían en una óptima posición en el campeonato. Las máximas instancias del automovilismo se encuentran, por lo tanto, ante la misma situación que en el momento en que decidieron aceptar la legalidad "ilegal" de las suspensiones hidroneumáticas.

Si los tanques de refrigeración de frenos son finalmente aceptados —o sea la trampa con patente de honesti-





Arriba: La carrera se acerca al clímax, con Villeneuve "aguantando" en punta y Rosberg buscando la cuerda para intentar el sorpasso, mientras Piquet cuida las gomas pero sin dar ventajas... izquierda; el equipo Fittipaldi en pleno, con una de las diversas decoraciones que (distintos sponsors mediante) presentará este año. Abajo: El ATS D6 de Winkelhock (buena actuación) con nueva toma central para los inyectores.



dad—, las consecuencias son fáciles de imaginar: todos los diseñadores se lanzarán (o ya están lanzados, mejor dicho) a la tarea de disminuir el peso en todo lo posible, incrementando enormemente el costo de construcción de cada auto, ya que la única salida es apelar a materiales cada vez más sofisticados que permitan las mismas prestaciones mecánicas con menos kilos de peso. El kevlar o la fibra de carbono ya son cosas comunes y en cualquier momento se recurrirá a las aleaciones de titanio, conocidas en los aviones militares más modernos del mundo. Los coches andarán un poco más fuerte en las curvas y los pilotos sufrirán aún más las consecuencias de la fuerza centrífuga en el cuello.

¿Hasta cuándo? Hasta el día en que se produzca un accidente monumental o hasta el día en que sensatamente quienes redactan el reglamento se pongan de acuerdo en las únicas limitaciones que no admiten discusión por su simpleza. Vale decir: los litros de cilindrada del motor, el tamaño máximo de los neumáticos y el peso mínimo sin agua ni aceite para evitar trampas. Con esos tres parámetros claramente definidos, será un placer observar que los diseñadores den rienda suelta a la inventiva tratando de producir los autos más veloces posibles. Pero mientras las pautas no estén adecuadas a la evolución actual y los textos reglamentarios admitan interpretaciones diversas, la guerra de vivezas y denuncias será interminable.

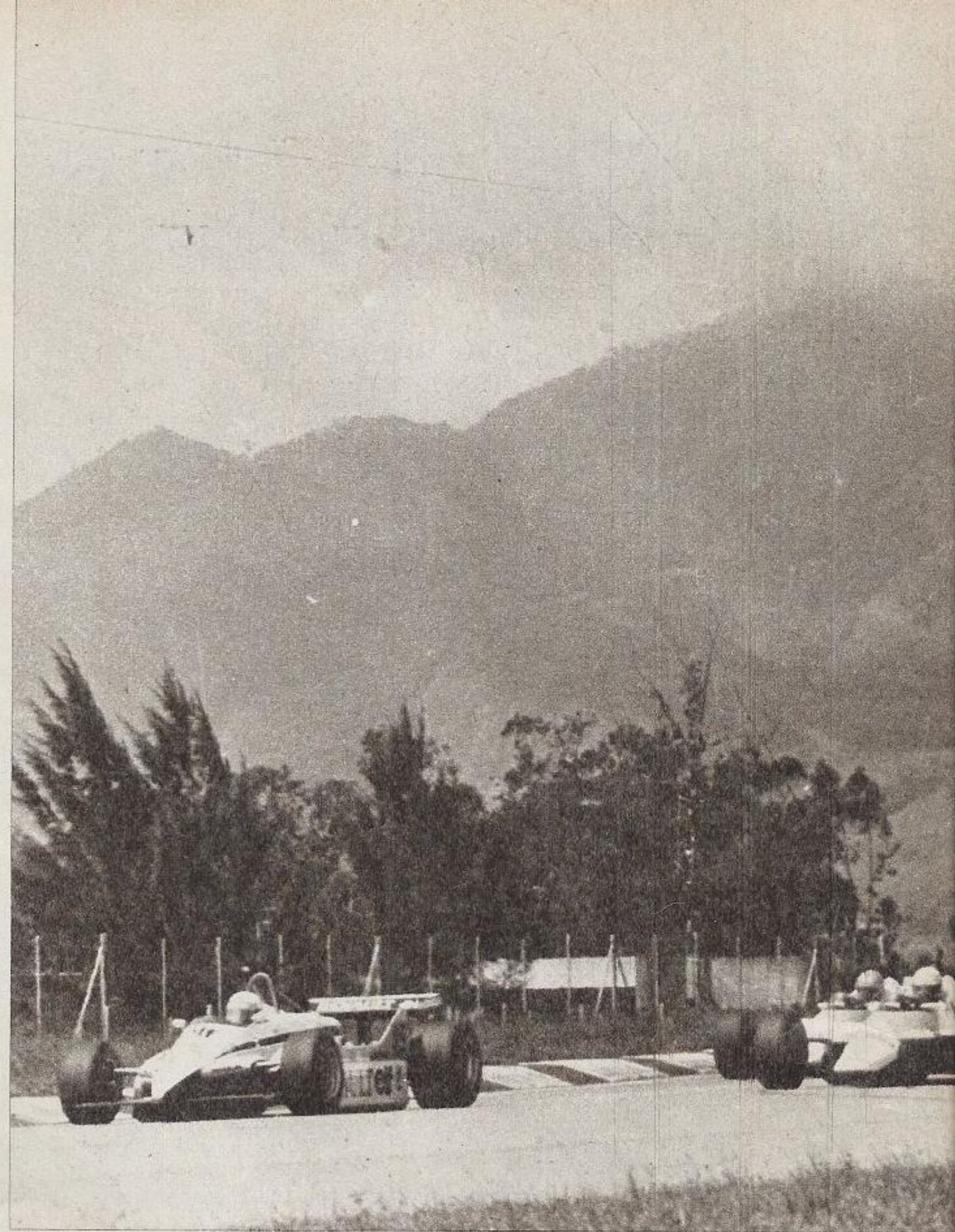
Mientras tanto, ganadores como Nelson Piquet, después de caer agotados por la carrera, correrán el riesgo insólito de verse despojados de su legítimo esfuerzo por culpa del auto que manejaban. Nadie parece acordarse de ellos, sin embargo. Ni de sus padecimientos físicos ni del riesgo deportivo de perder en los tribunales lo que ganaron en la pista.

Ocupados en la discusión aguda sobre los pequeños detalles, la Fórmula Uno sigue sin resolver el problema esencial de su impresionante avance técnico. Balestre lo mencionó en su apaciguador comunicado de Río de Janeiro. Pero la experiencia de los últimos años no permite hacerse demasiadas ilusiones sobre los buenos propósitos.

G.S.

PLAYA DE BOXES

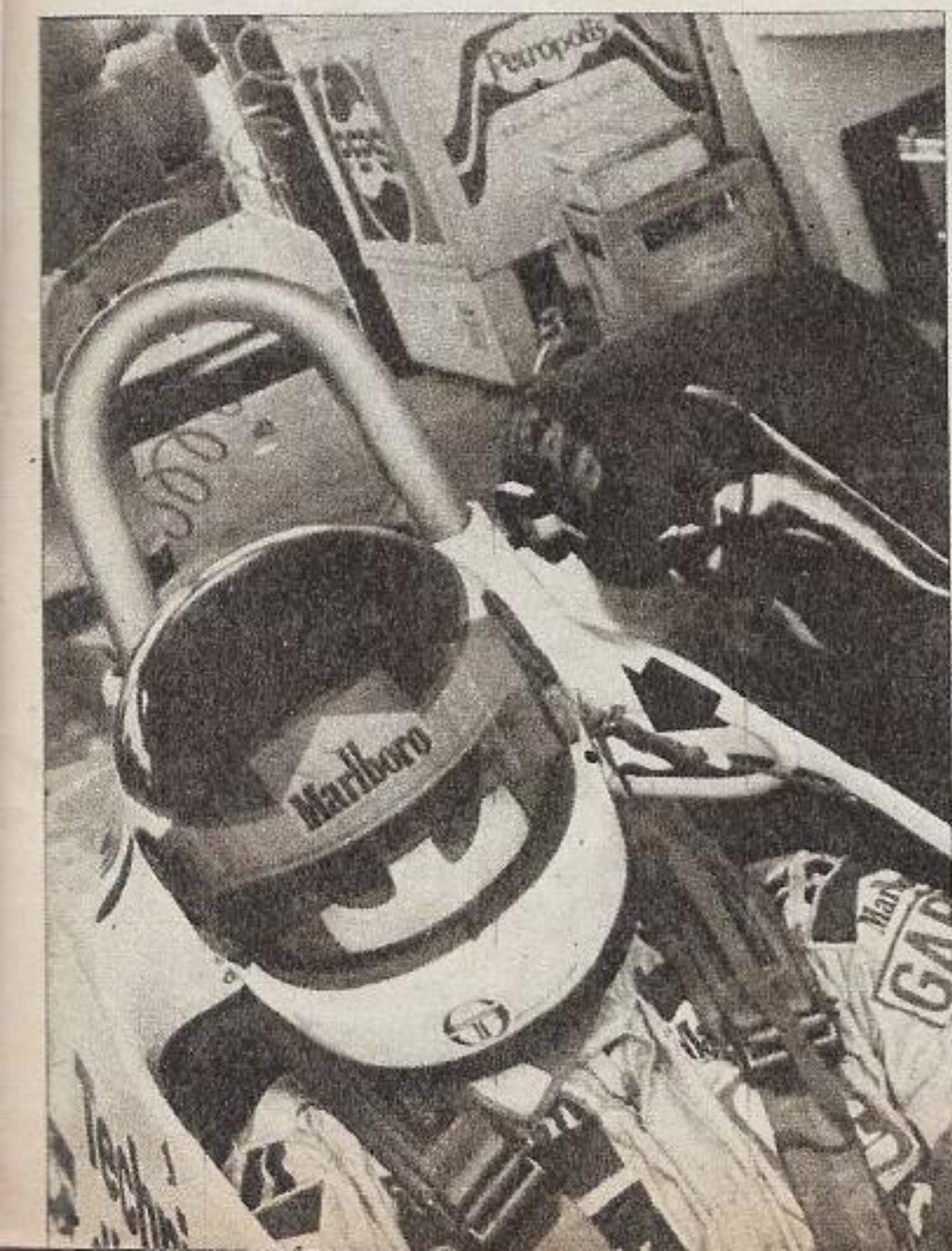
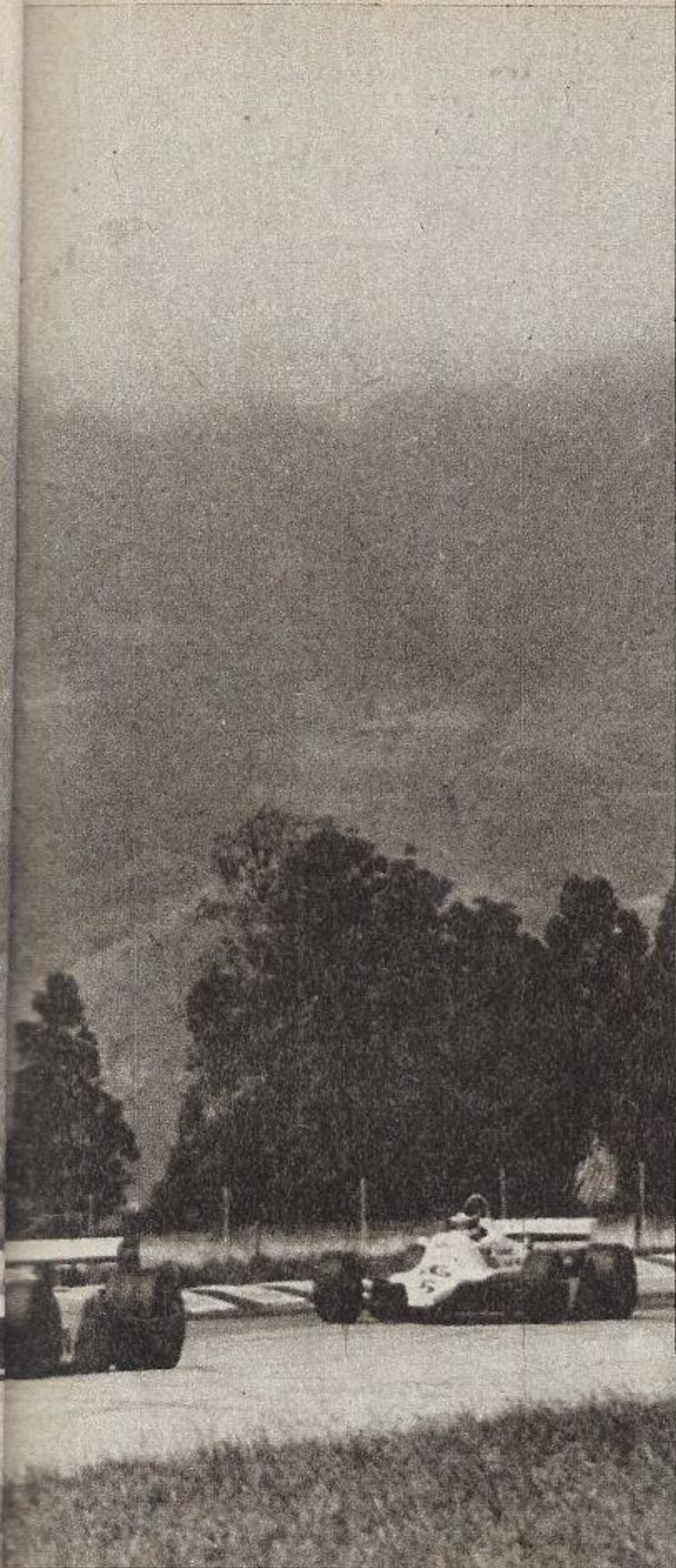
CUESTION DE GUSTOS — Con el reglamento vigente, puede observarse claramente que ahora ningún piloto utiliza ex profeso los **pianitos**, por temor a romper las polleras o dañar alguna parte de la suspensión. Eso redundará en un manejo más prolijo en general, que para algunos resulta menos interesante y, para los exquisitos, signo de evolución en ese sentido.



VOLANTES GAMUZADOS — Varios autos ya aparecieron en Río con sus **volantes** recubiertos por **gamuza**. La explicación es que debido a la excesiva transpiración en brazos y manos de los pilotos, la gamuza resulta más segura en el momento en que los guantes se encuentran traspasados de humedad y mojados externamente.

CUESTION DE GOMAS — **Eliseo Salazar** hacía un análisis de las gomas **Avon**, luego de su abandono por rotura de motor: "Aunque todavía es demasiado temprano para opinar, aquí en Brasil nos debatimos entre dos tipos de gomas muy diferentes. Por lo menos para nuestros autos, un compuesto era muy blando y el otro demasiado duro. Calculo que en el futuro tendremos que contar con uno de término medio, y por lo menos tener tres compuestos claves. Yo tengo esperanzas y pienso que el tema neumáticos y





PIERRE DUPASQUIER Y UNA REFLEXION AVALADA POR EL RESULTADO DE BRASIL

"TENEMOS LAS GOMAS, PERO NOS FALTAN LOS AUTOS"

El día previo a la carrera, Pierre Dupasquier, máximo responsable de Michelin en la F-1, no evidenciaba ningún tipo de satisfacción a pesar de la pole position de Prost. Todo lo contrario: la cara de Dupasquier no era de felicidad sino de preocupación, al instante de revisar la grilla para el día siguiente: "Me parece muy bueno lo de Lauda. Hoy fue uno de los pilotos más rápidos por la mañana, probando con tanques llenos. Probablemente mañana nos dé una sorpresa a todos".

—¿Por qué no habla del Renault de Prost?

—Sí, verdaderamente; no puedo negar la capacidad del equipo Renault y las condiciones de sus pilotos. Pero aunque cueste creerlo estamos en una condición que podría calificarse como "peligrosa", desde el punto de vista deportivo.

—¿Nos podría aclarar un poco más ese concepto?

—Nosotros trabajamos mucho para la F-1, como calculo deben hacerlo nuestros competidores. Ahora, en este momento, estamos al frente de todo; contando con gomas más rápidas que Goodyear, por ejemplo. Piense que en clasificación tenemos una que actualmente será un segundo o tal vez más, más rápida que la Goodyear. Y una prueba evidente es el fácil registro que consiguió Prost ayer. Pero sólo Prost. Y usted pudo ver hoy lo de Villeneuve, que, entre paréntesis, me lo había adelantado el mismo Gilles, asegurando que de encontrar la pista "limpia" era capaz de llegar al minuto 29. Todo este panorama no hace más que preocuparme porque este buen momento de Michelin parece que no lo podremos aprovechar de buena forma. Durante ayer y hoy hubo algunos problemas en el auto de Arnoux, especialmente con su motor, relegando de los primeros lugares a un piloto acostumbrado a ganar pole positions. Los McLaren andan bien pero todavía no están para pelear una clasificación. Por eso me preocupa mucho lo de mañana. Nosotros hicimos siete tipos de compuestos distintos, totalmente nuevos. Los probamos como se debe, seleccionando los mejores, los que más se adaptan a nuestros usuarios. Sin embargo, mañana (por la carrera propiamente dicha) Prost tendrá que pelear con la Ferrari de Villeneuve y con la sorpresa que puede dar Piquet o cualquiera de los Williams.

—¿Todo ese panorama que usted pinta puede tener una solución definitiva?

—En la F-1, ya no existen soluciones de largo alcance. Si no, mire el problema que surge ahora con los pesos mínimos. Pero lo que puedo asegurarle es que mañana, como uno de los responsables de Michelin, estaré muy preocupado rogando que no le pase nada a Prost, o que Arnoux o los McLaren puedan atacar desde atrás.

—¿O sea que su preocupación, y la de Michelin, es aprovechar al máximo la ventaja que ahora tienen frente a Goodyear?

—Básicamente, sí. Nuestra intención es trabajar tranquilamente para lograr otro título mundial y terminar carreras como la de mañana, que son una amenaza para el trabajo sistemático que estamos desarrollando, probando siempre distintas mezclas para mejorar la performance.

Lamentablemente para Michelin, la preocupación del máximo responsable de la marca un día antes de la carrera, se hizo realidad con el triunfo de Piquet... y Goodyear. A pesar del despliegue y la superioridad francesa en Sudáfrica, actualmente y aunque con gomas más veloces, la lucha está empatada. Prost continúa al frente en el campeonato, pero Goodyear logró un segundo puesto en Kyalami (Reutemann) y un 1-2 en Brasil...

J.F.M.

Arriba, Arnoux, antes de encarar la curva hacia la recta principal, a punto de ser postergado por Lauda, que está superando a Watson, a quien sigue Reutemann. Dos vueltas más tarde el Renault sería desplazado también por el irlandés. Abajo, a la izquierda, la flecha muestra la correa que sujetaba el casco de Reutemann. Al lado, una escena como para teleteatro, con Ecclestone y Mosley en primer plano. Ambos mantuvieron conversaciones con dirigentes chilenos para hacer una carrera en Viña del Mar.

el funcionamiento general del equipo mejorará rápidamente”.

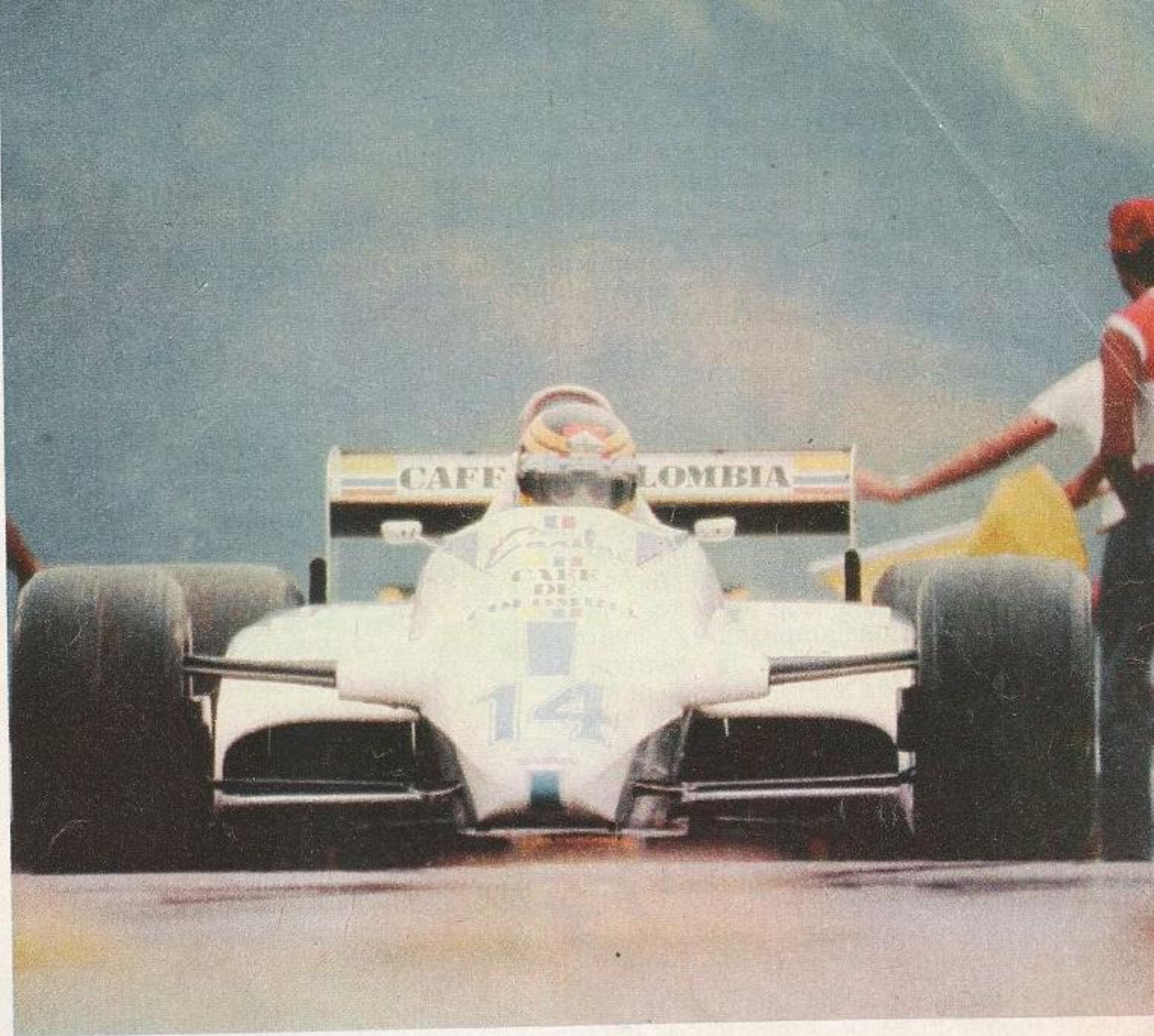
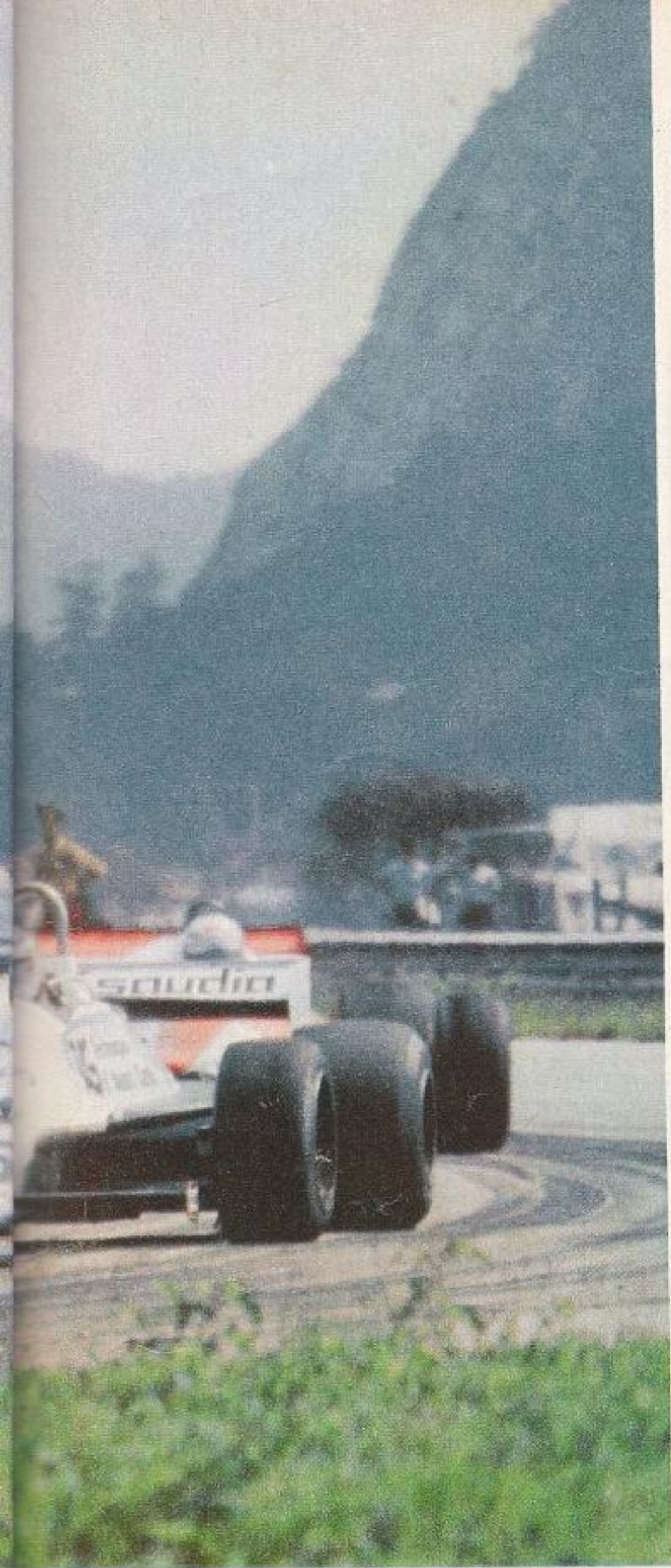
BERNIE, HOMBRE ORQUESTA —

Auténtico dueño de la carrera brasileña, **Bernie Ecclestone** pasaba de un tema a otro en forma incesante, ocupándose hasta de los más mínimos detalles. Así, el miércoles previo por la noche, en una gran fiesta en el Hotel Intercontinental donde se suponía que sólo podían entrar unos 200 selectos invitados, había casi mil personas atacando el “buffet froid”, razón por la cual el inefable Bernie se fue en persona a la puerta de entrada a controlar exactamente quién podía pasar y quién no. El viernes, ya en el circuito, ante un problema de credenciales, se ocupó en persona nuevamente de retirar a cada periodista una credencial que no era válida, asegurando que ya había dado orden para que fuese aceptado otro tipo de indentificación. Tanta actividad tiene su precio: en determinado momento, Ecclestone olvidó su preciado portafolios, y cuando un oportuno Samaritano se lo devolvió, el presidente de la FOCA por poco lo nombra director de la prueba. Podría haberlo hecho en realidad, ya que el auténtico director indiscutido era él mismo.

OTRO HOMBRE DE PORTAFOLIOS —

En la misma fiesta a la brasileña del **miércoles** a la noche, en medio de batucadas y “escolas do samba”, un **extrañísimo invitado** se paseaba con traje gris, corbata y un portafolios de cobrador de la luz en la mano. Los invitados pensaban que era un ser de otra galaxia, pero la gente de la Fórmula Uno no podía sorprenderse: se trataba de **Marco Piccinnini**, el inigualable Director Deportivo de Ferrari.





Arriba, Reutemann encabeza un lote, seguido muy de cerca por Lauda y más atrás Watson. Luego vendría el toque entre los dos primeros. A la derecha, el nuevo Ensign de Roberto Guerrero, que no pudo clasificar para largar. Abajo, izquierda, "el asombro" de Laffite ante esa mano puesta en su pierna izquierda. Al lado, otra de las "feas" que transitaron los boxes, mostrada —adrede— de espaldas. Siguiendo hacia la derecha, una escena con Prost adelante (Villeneuve y Arnoux ya habían pasado), Patrese, Rosberg y más atrás Reutemann y los McLaren, durante las primeras vueltas en Río. A la izquierda, el March de Boesel, que clasificó decimoséptimo y abandonó en carrera, estrenando nuevos colores y sponsors.



ZUNINO — También estuvo presente en Río, mirando la carrera cerca del box Brabham. Antes de largarse el GP, el "Colorado" nos comentaba: **"Para la carrera de Long Beach, aproximadamente, deberé tener un panorama definido sobre CAN AM y el apoyo publicitario que necesito"**. Completó el adelanto, asegurando que no volvería a participar en el Campeonato Argentino de Pilotos.

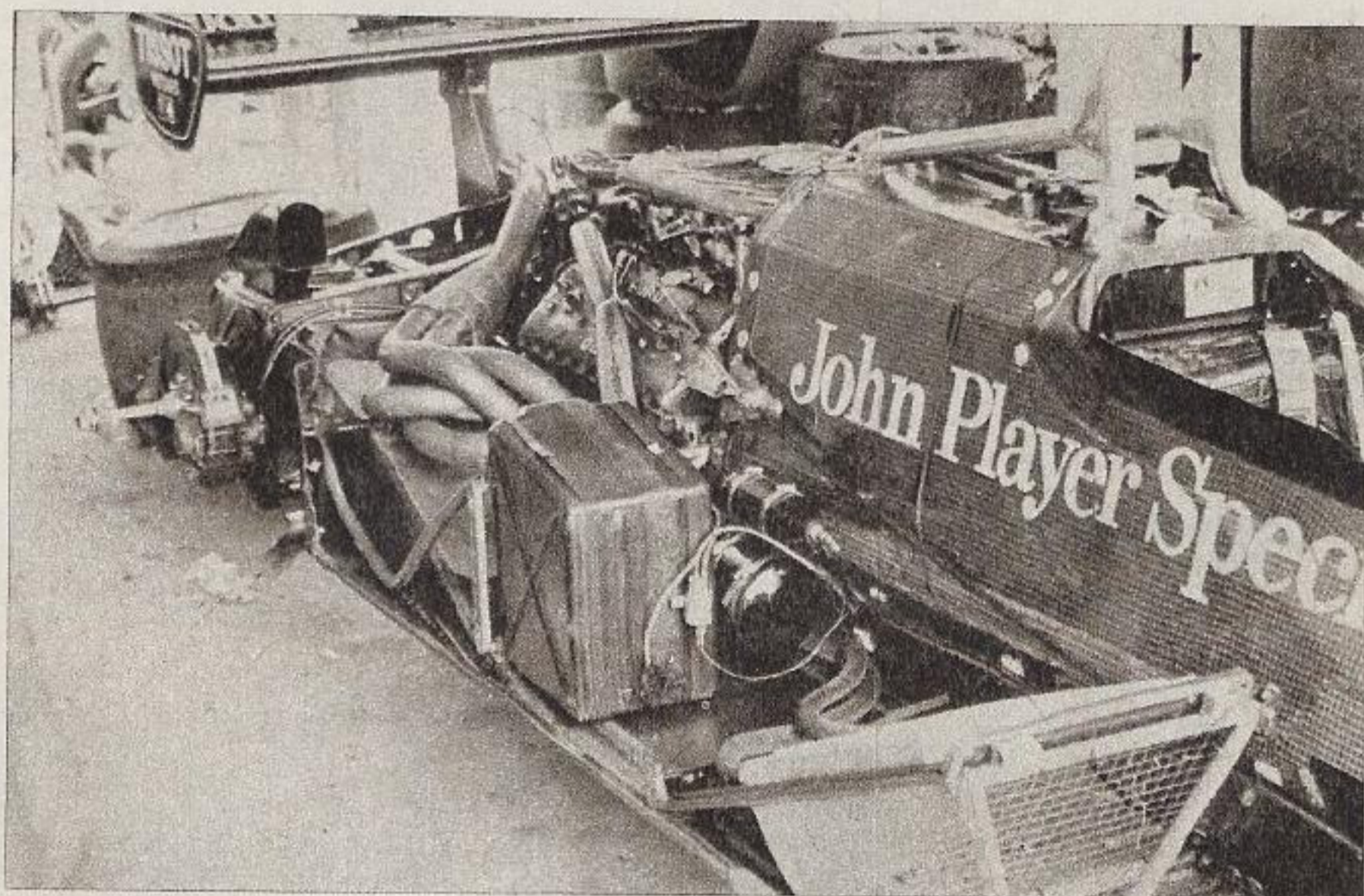
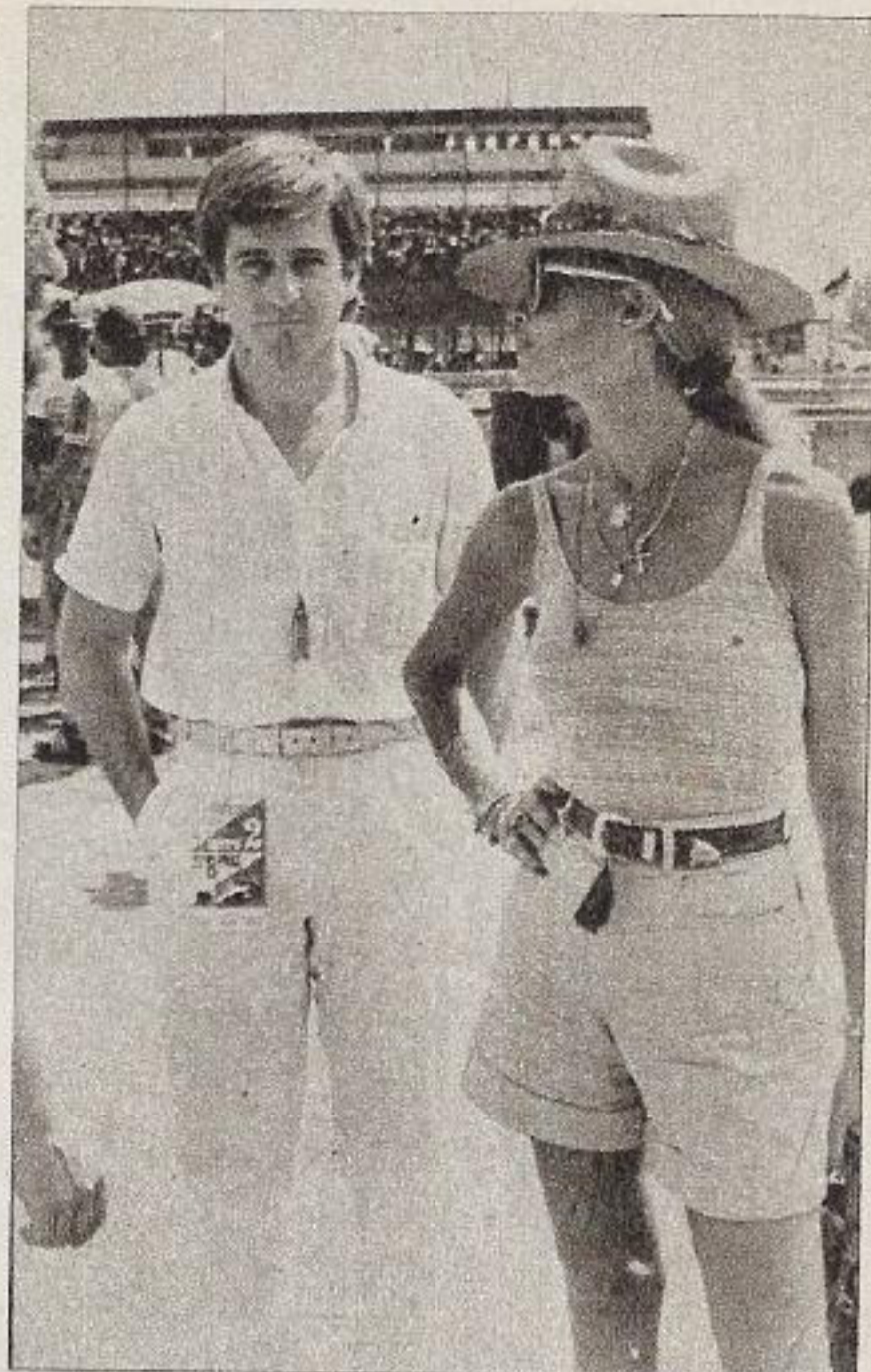
PRUEBAS — Con respecto a la información publicada en el número anterior sobre la firma del ingeniero **Sierra** en un comunicado de prensa redactado "juntamente" con **Balestre**, una semana después ampliamos tal información y confirmamos la mentira del presidente de la FISA, ya que el mismo día domingo, cuando aparecía la firma de Sierra firmando el comunicado, el ingeniero en cuestión le comentaba a nuestro director, Carlos Fresco, en Buenos Aires y por teléfono, que al día siguiente (lunes 22) partía rumbo a París a homologar el R-18 para el próximo CODASUR.

IRONIA — De **Alain Prost** en el momento de la ceremonia de coronación en el podio. Cuando Piquet se desplomó fue auxiliado rápidamente por Rosberg y algunos dirigentes brasileños presentes. En un momento dado, el francés quedó solo en el podio y aprovechó para subir al primer escalón y, haciendo la clásica seña del "no va más", levantó su brazo derecho y se proclamó, por algunos momentos, ganador del GP.

INTERES CHILENO — La "armada chilena", compuesta por periodistas, dirigentes y sponsors del vecino país, que acompaña a **Salazar**, inició conversaciones con Ecclestone y Mosley para tratar de llevar la F-1 a **Chile**. Al parecer la intención sería hacer una carrera en un autódromo a determinar, aunque sorpresivamente la sugerencia de Ecclestone fue de hacer la carrera en Viña del Mar, agregando un nuevo circuito callejero...

CUELLOS — Con motivo del problema originado en los cuellos de los pilotos por la fuerza centrífuga, en Río reaparecieron distintos elementos para prevenir problemas. El más común fue un **cuello** fabricado por **Simpson**, que utilizó, entre otros, **Eddie Cheever**, y también fue probado por Reutemann. **Lauda**, en cambio, prefirió directamente un corsé ortopédico, que no llegó a utilizar en carrera porque no le permitía ni girar levemente la cabeza para mirar los espejos, pero sí lo hizo en las pocas vueltas que dio en clasificación.

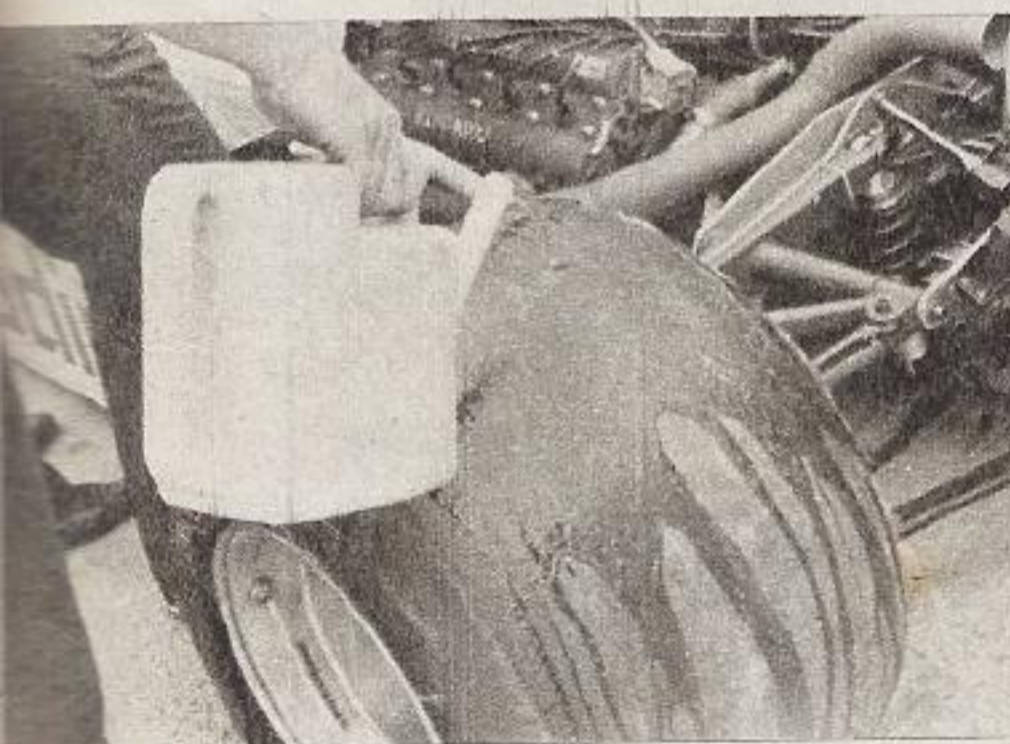
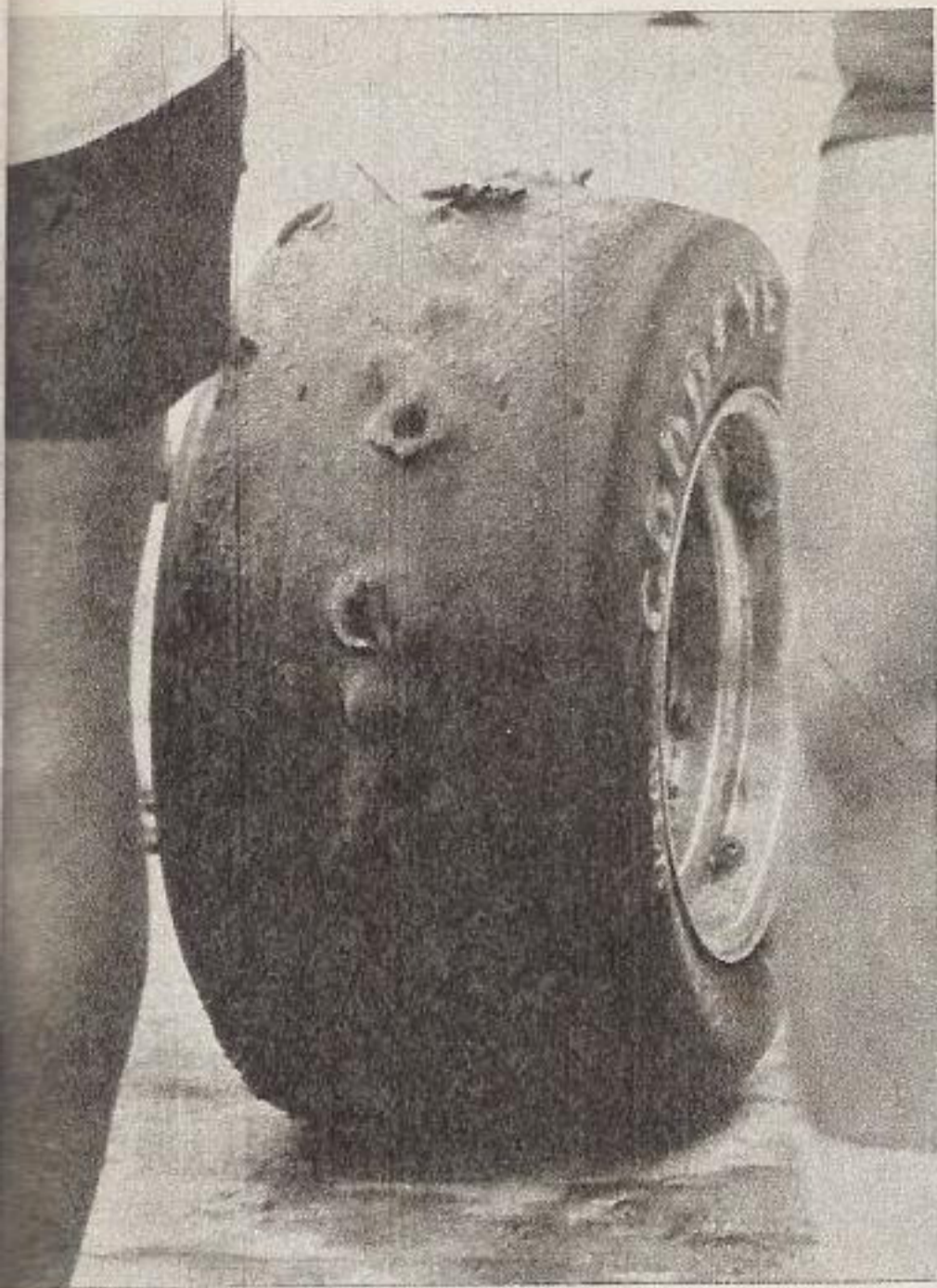
REVISION.- El tema del contrato firmado entre la **Confederación Brasileña de Automovilismo** y Ecclestone, con vigencia hasta 1984, motivó una gran polémica entre **Carlos Lima Cavalcanti** (actual presidente de la CBA) y el "capo" de la FOCA (como tratamos in extenso aparte), por las condiciones leoninas del arreglo, donde los brasileños apenas tienen derecho al 10 por ciento de la recaudación. Pero por el comentario de todos los diarios, el hombre que estaría en la cuerda floja sería **Charles Naccache**, anterior presidente de la confederación y, se dice, socio de Ecclestone en Brasil. Habría juicio.



Ricardo Zunino (& Cía) también estuvo en Brasil (arriba, izquierda). Al lado, el "mentiroso" tanque de agua (un bidón...) para refrigerar los frenos del Lotus 91. En el centro, Reutemann en una social con Graciela Alfano. Abajo, una foto muy común en el auto de Reutemann, "refrigerando" las "superblandas" de Goodyear. A la izquierda, la muestra de cómo quedaban las gomas en las Ferrari después de dos vueltas de clasificación...

FORMULA DOS: BELOFF EN LA PRIMERA "VUELTA"

*Irregular, en todos sus aspectos, resultó la apertura del Campeonato Europeo de F-2. El triunfo de **Stephan Beloff** con un **Maurer-BMW** fue tan inesperado como lo cambiante de la jornada, que comenzó con pista apenas húmeda y culminó con un circuito de Silverstone bastante "bañado". También fue imprevisto el trámite de la*



GORDON MURRAY Y UN TEMA POLEMICO ACERCA DE LOS PILOTOS DE FORMULA UNO

¿AHORA SE MANEJA MAS O MENOS QUE ANTES?

Con el actual reglamento, en que las polleras deben ser fijas, es evidente que los autos doblan tan rápido o más que en el '80, y que la preocupación de los dirigentes de la FISA por darle mayor seguridad a la F-1 fracasó rotundamente. Pero desde el "descubrimiento" del efecto suelo, y con las modificaciones obligadas posteriormente, se ha abierto una nueva polémica: ¿cuándo se requería más manejo? ¿Antes o ahora? Las teorías son varias y dispares, porque si bien ahora los autos doblan muy rápido, el hecho de contar con polleras fijas y suspensiones extremadamente duras limita bastante la puesta a punto. También influyen los cuidados que se debe tener actualmente para no pisar los pianitos. Y las gomas...

Emerson Fittipaldi asegura que actualmente "los F-1 son más duros que los karts". Reutemann dice que cada vez hay que tener mayor cuidado para llevar el auto correctamente. Algunos periodistas europeos aseguran que la F-1 es por demás peligrosa: que un toque en una curva o la rotura de una pollera puede ocasionar un desastre. La polémica está abierta y Gordon Murray, un estudioso muy respetado en el ambiente, opinó así: "Observando desde mi función específica, noto clara falla en la ubicación de los pilotos dentro de la F-1 actual. Creo que en gran parte se debe a la inexperiencia de muchos, porque hoy en día manejar un F-1 es muy distinto de lo que era. Ahora las gomas cumplen un papel tan importante como los chasis. Y muchos no se han dado cuenta todavía, de que el secreto para clasificar bien es preparar el auto técnicamente para el momento preciso de girar buscando un tiempo. Si pensamos que las Goodyear de clasificación tienen una vida útil de dos o tres vueltas, como máximo, y en algunos circuitos tal vez menos, es imposible hacer un buen tiempo sin antes chequear y calentar como es debido las cubiertas para tener un rápido equilibrio. Ya no se puede salir con todo desde los boxes, con idea de ganar la pole. Es todo distinto. No hay cordones, se deben cuidar y dominar los deslizamientos en cada curva porque al tener autos tan duros, tienden a desalinearse con mucha facilidad. No pretendo decir que falte manejo, pero sí que hoy se requieren pilotos más técnicos para aprovechar los limitados márgenes que muestran los autos."

—¿Usted encontró dificultad en ese aspecto, dentro de su equipo?

—No. Prácticamente ninguna. Realizamos varias charlas técnicas y fuimos superando los cambios por el simple hecho de contar con dos pilotos muy profesionales.

—¿Pero igualmente, aunque se dé fuera de Brabham, el tema no le preocupa?

—Para ser sincero, cuando tengo unas horas de libertad, trato de no pensar en la F-1. Hace poco tiempo, tratando de escaparme de "este mundo" utilicé mis horas libres construyendo un trencito para mi hijo Christopher, para que pasee y juegue con sus amigos en el fondo de nuestra casa. Lo hice para distraerme un poco, pero como verá, hasta esa actividad está muy cerca de mi preocupación actual. No puedo negar que la F-1 es una de mis pasiones, y por eso me preocupan todos sus temas, aunque algunos de ellos no se den en Brabham.

J.F.M.

carrera, que tuvo a Johansson (Spirit-Honda), Tassin (Toleman-Hart), Carlo Rossi (Toleman-Hart) y al mismo Beloff como sucesivos punteros.

Johansson debió detenerse para cambiar gomas y Tassin fue primero hasta que Rossi lo desplazó, pero nuevamente el belga tomó el comando cuando Rossi se despistó. Finalmente,

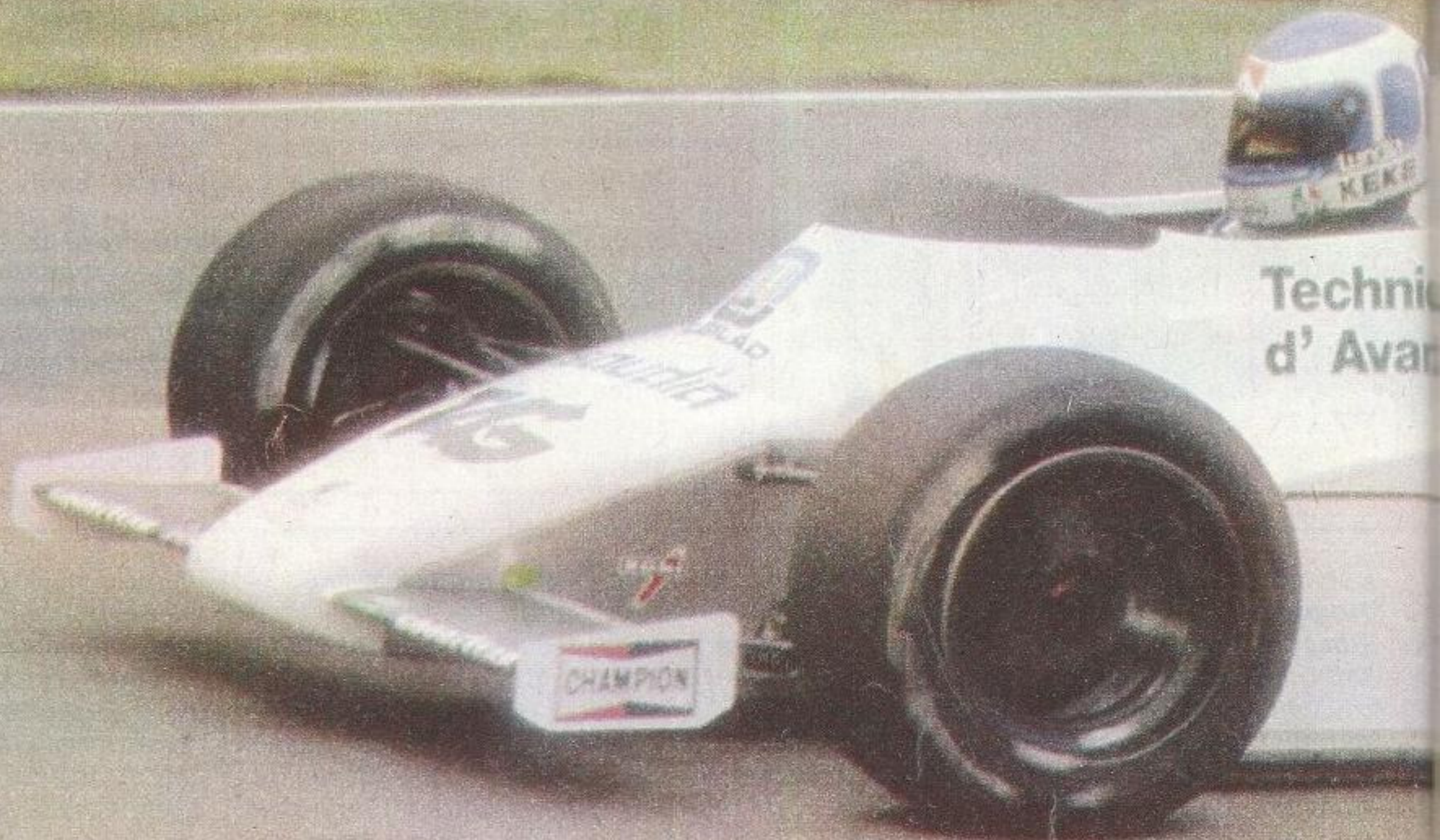
Beloff, ajeno a estos cambios de escena, capturó la vanguardia hasta el final, superando a Tassin y al japonés Nagajima (March 822 BMW). Una vez finalizada la carrera, la revisión técnica determinó la desclasificación de Tassin porque su Toleman no dio el mínimo de altura estipulada entre la parte más baja del auto y el piso. Nagajima

heredó el segundo lugar y luego de éste se clasificaron Gabbiani (Maurer), Del Castello (Toleman-BMW), Nannini (Minardi) y Jo Gartner (March). El record de vuelta fue para Christian Danner (March-BMW). La prueba, disputada el mismo día del GP de Brasil, compartió la reunión con la F-3 inglesa que tuvo a Benamo y Mansilla.

**MAS LIVIANO, MAS PEQUEÑO, CONVENCIONAL...
PERO YA MOSTRO LAS UÑAS**

WILLIAMS FW-08: APA

Auspicioso debut del nuevo auto de Williams; en su primera jornada de tests bajó todos los tiempos en el circuito "club" de Brands Hatch. "Técnicamente convencional", según su creador, y una "pasada en limpio del FW-07", aprontó como para despertar expectativas. Casi seguro debutará en Imola



Rosberg en acción durante la sesión de test inicial del FW-08. A pesar del recorrido extremadamente corto del circuito "club" de Brands, promedió más de 190 km/h

PRECISION Y RECORD

Este auto no tiene nada de revolucionario. Básicamente, es un repaso de la última versión del FW-07. La suspensión delantera es nueva, pero la trasera es absolutamente igual a la del modelo anterior. Respecto a la utilización de fibra de carbono, es cierto que ofrece ventajas, e incluso algunos elementos del FW-08 están hechos con ese material —las aias Internas, por caso—, pero cuando desarrollamos un chasis pretendemos hacerlo con materiales conocidos hasta sus últimas propiedades". Sintéticamente, así es el FW-08 según su creador Patrick Head. Que si como él dice, es un diseño ortodoxo, todo lo de convencional que tiene debe estar "bien acomodado". Para muestra... Rosberg hizo un segundo y una décima menos que el récord absoluto en el "club" de Brands Hatch (Piquet con Brabham en 37s50/10), y al final de la recta de Paddock se lo registró a 246,177 km/h, lo que representa unos diez kilómetros más por hora que todo lo realizado anteriormente. Los 191,630 km/h que promedió para ese registro, son un aval que aumentará las expectativas del debut, previsto para el GP de San Marino en Imola.



ARGENTINA RECUPERA LAS MALVINAS.

ANTICIPO ESPECIAL. ENTRETRELONES DE LA DECISION. LA OPERACION MILITAR. LAS INICIATIVAS DIPLOMATICAS. LAS REACCIONES DEL DEPARTAMENTO DE ESTADO NORTEAMERICANO. LAS INTIMIDADES DE LA BATALLA DE OPINIONES EN LAS NACIONES UNIDAS. LA REACCION BRITANICA: LA DIVISION DEL GABINETE INGLES Y LA PROPUESTA DE REPRESALIA BELICA POR PARTE DE UN GRUPO DE HALCONES. LA TENSA EXPECTATIVA MUNDIAL. INFORME COMPLETO.

LAUDA INTIMO.

REPORTAJE A FONDO. ¿VOLVIO POR PLATA? ¿QUE OPINA DE BALESTRE Y ECCLESTONE? ¿LOS PILOTOS SON SIMPLES MARIONETAS? ¿QUEDO ACOMPLEJADO DESPUES DEL ACCIDENTE DE 1976? ¿TIENE MIEDO A LA PISTA? ¿REUTEMANN TUVO MALA SUERTE O WILLIAMS LO BOICOTEO? ¿LA FORMULA UNO ES UN CIRCO? TODAS LAS RESPUESTAS.

PERCIAVALLE FUERA DE ESCENA.

ORIGINAL ENTREVISTA. ¿ES TAN FRIVOLO COMO PARECE? ¿COMO Y POR QUE SE HIZO HUMORISTA? LA RAZON DE SUS PERSONAJES. LA PELICULA QUE LE GUSTARIA HACER. EL HUMOR DE LOS ARGENTINOS. SU VOCACION OCULTA. DECLARACIONES INSOSPECHADAS.

ELIJA SIETE DIAS,
LA REVISTA MAS COMPLETA
PARA LA MAYORIA
CON PERSONALIDAD.



Parabrisas

**ACTUALIDAD
DE LA SEMANA**

CORSA



**TODO EL G.P. ARGENTINO DE MOTOCICLISMO
LARRAURI EN NÜRBURGRING F-3
ROSSO EN SILVERSTONE F-F 2000
TURISMO CARRETERA EN NECOCHEA**

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA DE MOTOCICLISMO



EL PUBLICO SE ASOMBRO, APLAUDIO Y LLORO EN...

UN INOLVIDABLE DOMINGO DE MOTOS

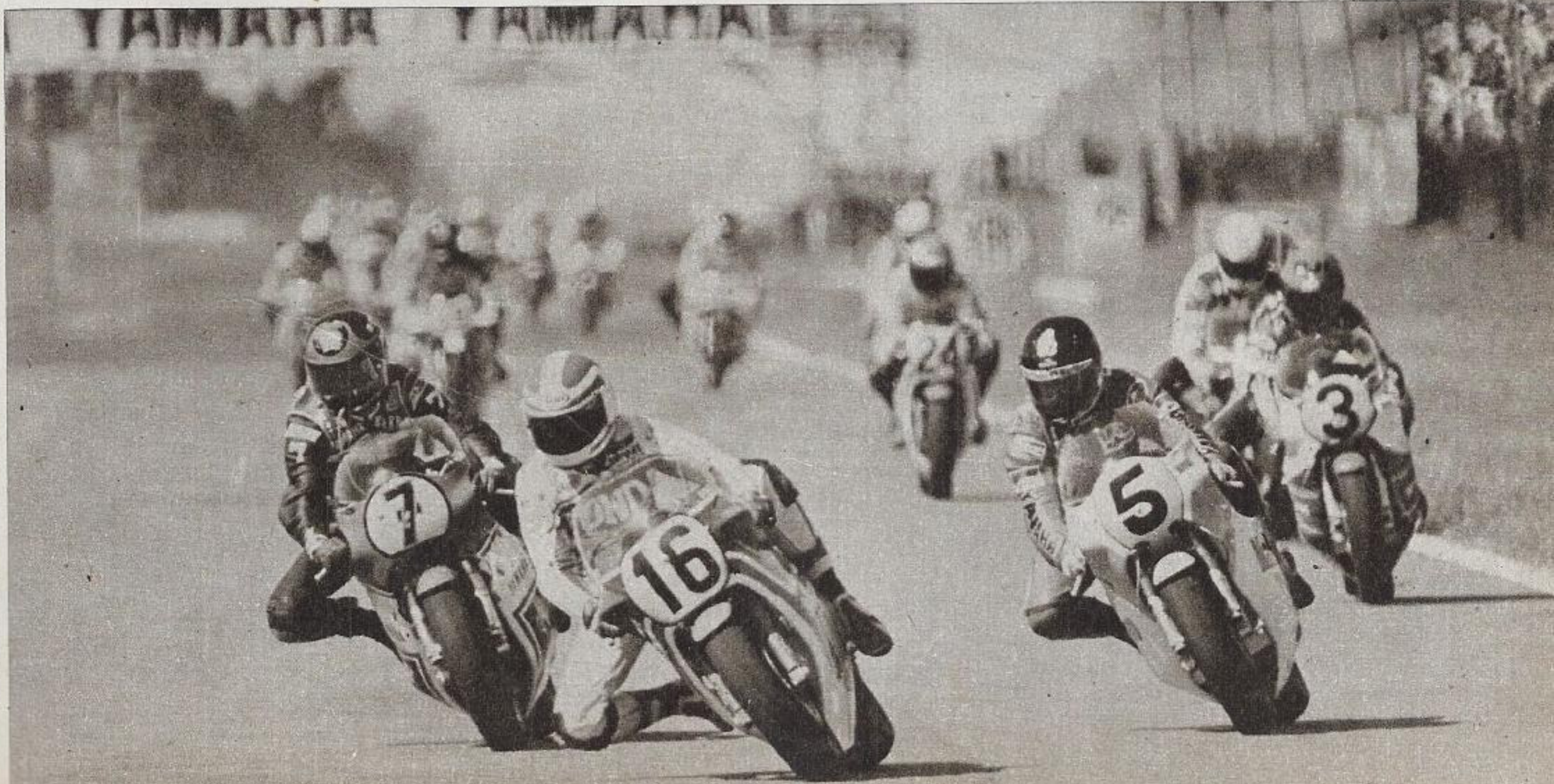
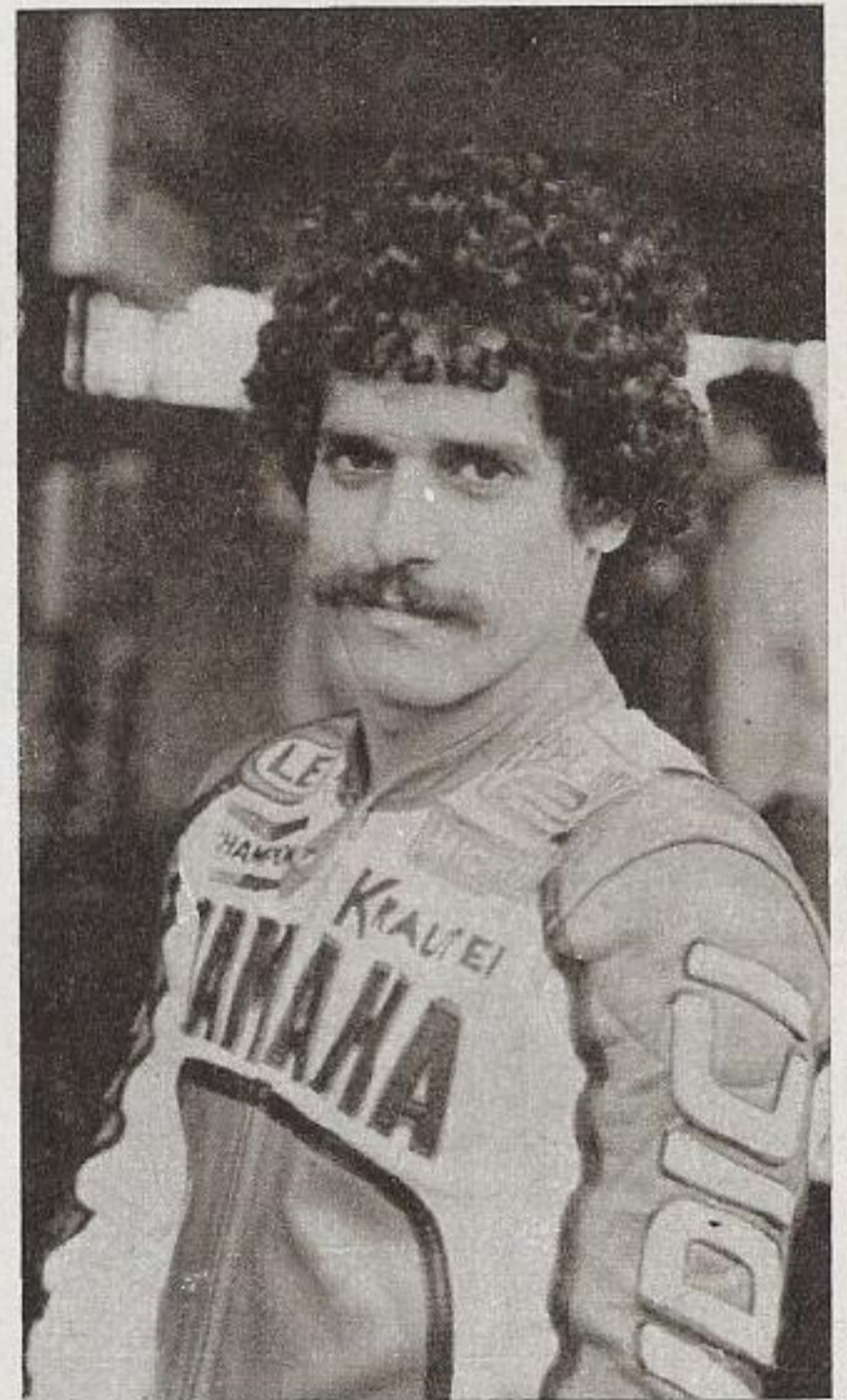
Todos los aspectos que hacen a una verdadera fiesta del motociclismo estuvieron presentes en el Autódromo. Por el final de la 350, por el trámite vibrante y emotivo de la 125 y por el espectacular debut de las 500 en Buenos Aires. Carlos Lavado (Yamaha), Angel Nieto (Garelli) y Kenny Roberts (Yamaha) fueron los ganadores. Valioso tercer puesto del argentino Willy Pérez en 125 y lamentado abandono de Hugo Vigneti

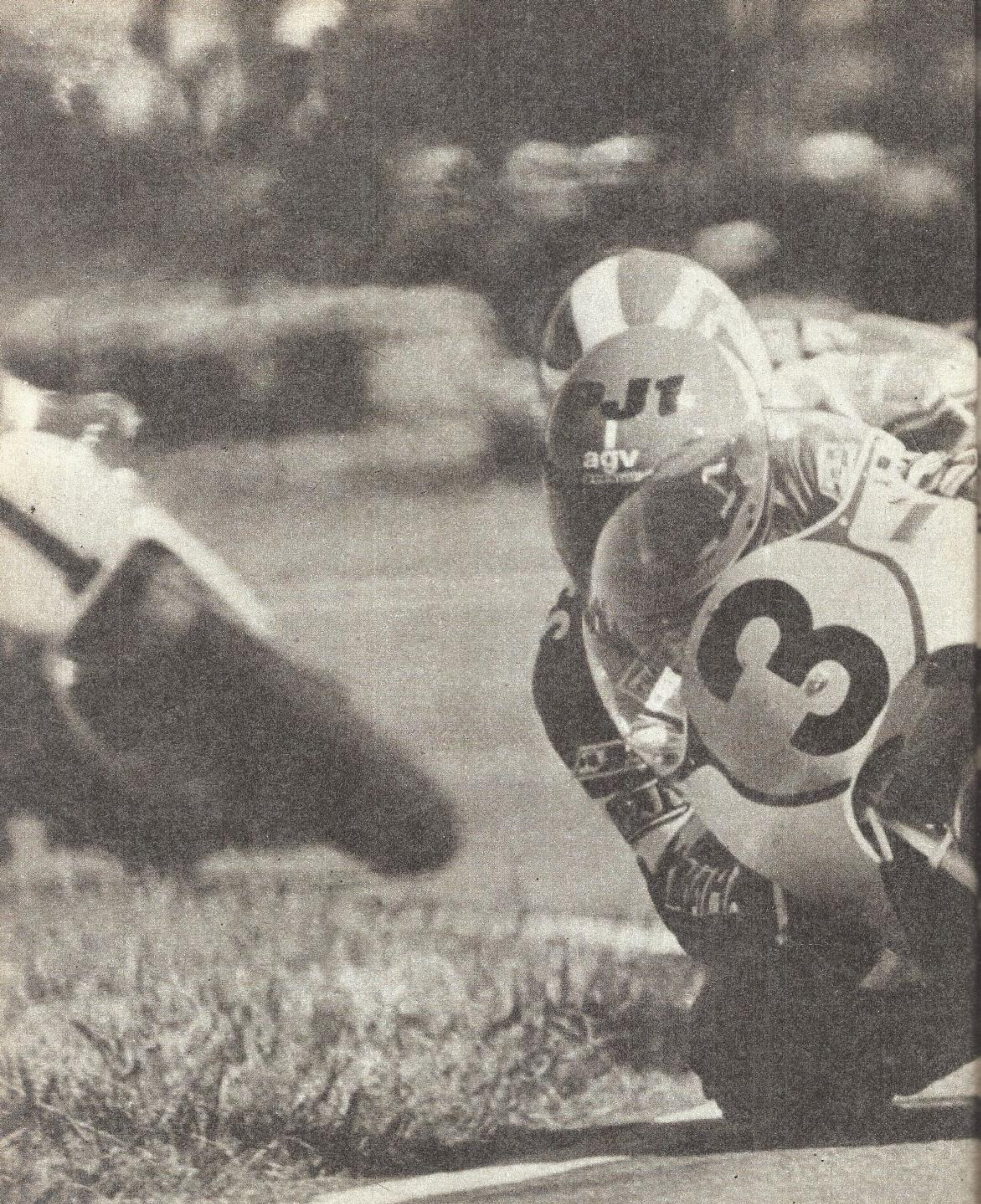
Por Héctor Cademartori
y Marcelo García Lobelos
Fotos: Armando Rivas,
Alfredo Albornoz y Héctor Ocampo

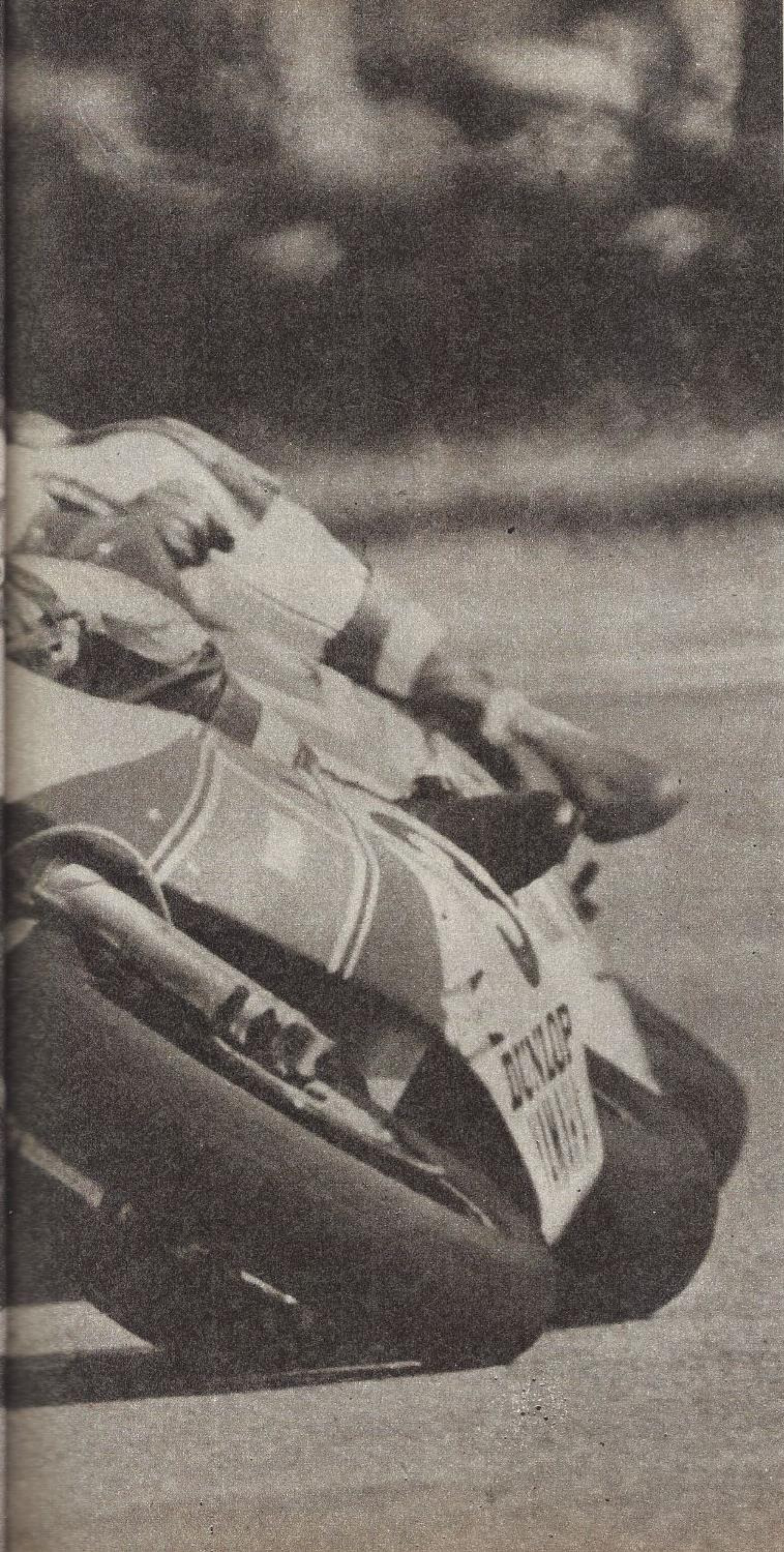
Porque tal como se esperaba, o por lo menos, como esperábamos los que sabíamos lo que significa una prueba por el Campeonato Mundial de Motociclismo, colmado de espectacularidad y colorido, el domingo borró todo lo que se había palpitado los días previos para dejar únicamente la imagen de las tres carreras puntuables.

Si bien en 1981 el Continental Circus estuvo en Buenos Aires desplegando sus atractivos en un espectáculo de

Carlos Lavado Jones pudo concretar esta vez lo que Ekerold y Baldé le impidieron el año pasado: ganar la categoría tres cincuenta. (Arriba). Primera llegada a la Horquilla Larga, de las impresionantes 500 cm³. (Abajo). El americano Spencer (16) y el neocelandés Graeme Crosby se disputan la frenada.







gran nivel, faltaba algo, faltaba el plato fuerte, faltaba la pimienta.

Faltaban las Quinientos.

En realidad, este año, toda una serie de acontecimientos de repercusión "local" despertó mayores expectativas alrededor de esta carrera, además de la presencia de los monstruos que —adelantémonos a la crónica— deleitaron a los entendidos y asombraron a quienes nunca los habían visto en acción.

Por un lado, el hecho de tener a Hugo Vigneti como flamante piloto oficial de la escudería Sanvenero, quien este año se constituye en uno de los serios aspirantes al título mundial que hasta el presente monopoliza el piloto en actividad con mayor cantidad de títulos ganados (10 entre 50 y 125): el español Angel Nieto.

Eso, además, porque este año el equipo Minarelli campeón en 1981 vendió todos sus elementos "da corsa" (después de la muerte del commendatore Minarelli) a la fábrica de ciclomotores Garelli, dando origen a la Garelli Corse que conforma su equipo con el español y el italiano Eugenio Lazzarini.

También otro argentino, el platense Guillermo "Willy" Pérez, prometía mejorar (tal como aconteció) su performance del año pasado, cuando ocupara el cuarto lugar en esta misma carrera. Willy basaba su confianza en la adquisición de material flamante proveniente de la MBA, mientras que su lado flaco eran las gomas, la falta de neumáticos "slick", reservados exclusivamente para los teams oficiales de esta categoría.

Con tal emocionante perspectiva deportiva, llegamos al domingo 28, es decir, llegamos a una fecha inevitable por calendario, pero que desde el punto de vista de lo que significó la organización fue un esfuerzo prácticamente imposible de describir, casi imposible de comprender. Simplemente y para tener una idea digamos que **todo**, absolutamente **todo** el sacrificio de llevar a cabo esto, recayó una vez más como en 1981, en una sola persona: Reinaldo Hugo Cozzani. A no equivocarse.

LA REVANCHA DE CARLOS LAVADO

Para quienes no lo sepan, ésta fue la última vez que veremos a la categoría de 350 cm³ en nuestro autódromo. No por haber existido algún inconveniente de tipo organizativo o desacuerdo con

Así se dobla en 500. Kenny Roberts con Freddie Spencer y Barry Sheene detrás suyo y casi ocultos. Las inclinadas de la categoría máxima asombraron a todos los que estuvieron en el Autódromo Municipal.

los corredores. Nada de eso. Resulta que esta clase será excluida de los campeonatos mundiales a partir del próximo año. Como la 350 tiene performances casi similares a su hermana menor de 250 cm³, la FIM ha decidido discontinuarla para volcar esfuerzos y dinero (premios) en menor cantidad de categorías.

Se eligió la 350 porque de esta manera las divisiones quedan mejor repartidas, ahora, en 80 cm³ (que reemplazará a la actual 50), 125, 250 y 500 cm³.

Debe ser por eso que la 350 decidió dejarnos un recuerdo de lujo, brindando una carrera de trámite sumamente interesante.

La carrera fue casi un calco de la del año pasado, pero sólo que esta vez el venezolano Carlos Lavado se salió con la suya. También fue similar lo de Baldé e, incluso, lo del campeón Anton Mang, a quien tampoco este año en Buenos Aires lo acompañó el "clima", sin poder demostrar sus dotes de "cuco" que el año pasado, de vuelta en Europa, confirmó ganando el campeonato por una abrumadora diferencia de puntos.

Problemas de neumáticos esta vez (fueron de suspensión, aquélla), no permitieron que el alemán clasificara de acuerdo con sus antecedentes, sumergiéndolo en un decimotercer puesto de clasifica sabatina, hasta con dos rodadas en los días previos.

Después de Baldé (que había conseguido el mejor tiempo de clasificación superando por sólo 27/100 a Lavado), se apiñaban en menos de un segundo el francés Patric Fernandez (con una privada Yamaha preparada por su padre), Didier De Radigues y Eric Saul (ambos franceses e integrantes del flamante equipo Chevalier-Elf, con máquinas realizadas íntegramente en su parte ciclística por Eric Chevalier, y motores basados en el Yamaha 350 modificado en cilindros y caja de velocidades). También el suizo Jacques Cornu, el mejor privado, componía este grupo.

Exactamente a la hora doce del domingo, se abrió la temporada 1982 de Grand Prix, con el banderazo que Armando Vivaqua desplegó sobre las alineadas tres y medio.

Impecable Fernandez en la partida, lo que le permitió comandar el pelotón efímeramente. Eso, tras una confusa acción en la largada, que dejó como saldo al argentino Ricardo Blanco con la moto rota y de a pie.

Carlos Lavado, no lejos hasta entonces del puntero, tomó inmediatamente el comando de la carrera, demostrando que estaba dispuesto a cobrarse revancha del infortunio del año pasado. Jean-Francois Baldé, que se ubicara cuarto en el lanzamiento con la Kawasaki oficial de Francia —que a diferencia de la de Mang no estaba calzada con neumáticos Dunlop sino

Michelin—, no sufrió problemas de tenida como el alemán.

Inmediatamente detrás de ellos, Patrick Fernandez venía conteniendo a las dos Yamaha-Chevalier de Saul y De Radigues, que a su vez eran acosadas por Graeme McGregor con una Yamaha privada que funciona solamente en base a su dedicación, y que provocara comentarios en la zona de la chicana por el arriesgado accionar de su piloto para llevarla en la posición que ocupaba. Y como no podía ser de otra manera, Graeme dio con sus huesos contra los fardos de la chicana en aparatosa pero afortunada caída sin consecuencias.

Con esto se beneficiaron Cornu y Mang, que venían haciendo su carrera...; hasta que el de Kawasaki cortó literalmente la chicana, pasando directo sobre los neumáticos luego de una violenta bloqueada de la rueda trasera. No volvería a pasar, lo mismo que Fernandez... Ambas motos dijeron basta.

Los argentinos, por su parte, hacían lo mejor que podían, aunque mejor ubicados de lo que sus motos permitían suponer... Así, Marcelo Diez, tal como en el anterior GP, sufrió una caída en la curva de la confitería por el bloqueo de la rueda delantera. Su físico llevó la parte afortunada: intacto. No así su Yamaha (la más rápida de todas las argentinas), que tomó fuego ante la desesperación del "Bocha" Raggio, preparador de Marcelo. Un minuto con veinte segundos tardaron los bomberos en llegar y apagarla.

Importante mérito para los demás argentinos, que no sólo llegaron sino que en un par de casos cosecharon puntos: Vittorio Minguzzi, ubicado octavo, y Fernando Cerdera (con un motor Kawasaki prestado por Baldé, montado sobre su viejo cuadro Bimota), noveno.

Samirdjian, Catania y Foggia ocuparon los lugares doce, trece y catorce. Esto es una muestra de que los argentinos se tomaron más en serio el Grand Prix y los resultados fueron halagüeños.

Volviendo a la punta, donde Lavado y Baldé hacían el gasto, las cosas se ponían al rojo vivo. Cuando Baldé, culminando una persecución en la que descontaba décimas en cada vuelta, consiguió ponerse a la rueda de la

Un podio de lujo en la categoría 500. (Arriba izquierda). Barry Sheene y Kenny Roberts volvieron a encontrarse en los dos escalones más altos, como en los viejos tiempos, cuando libraban furiosas batallas por el título. Preciso momento en que Jean-Francois Baldé se queda con el motor acelerado a fondo y debe seguir por el pasto, mientras Lavado consigue doblar (arriba derecha) Hugo Vigneti acaba de pasar a Nieto en la chicana... ¡el delirio! (Abajo).





Yamaha de Venemotos. El francés contaba con la simpatía de la tribuna, que estalló ante su primer intento frustrado de "sorpaso" en el frenaje de la horquilla larga. Inmediatamente después de esa maniobra, se retrasaba: **"Desde que comenzó la carrera —contaba luego— se me quedaban los carburadores abiertos al desacelerar. Esto no ocurrió siempre, pero me hacía perder terreno"**. A pesar de este problema, logró recuperar trabajosamente los segundos perdidos, y en la última vuelta intentó su arremetida final. Apareció pegado a Lavado en la recta opuesta y salió de la chupada para jugarse. **"Pude pasarlo a Carlos en la frenada, pero cuando quise desacelerar se quedó trabada a fondo y tuve que seguir derecho..."** El venezolano lo vio venir como los bomberos, pero igual se tiró a doblar, ya que de ninguna manera estaba dispuesto a ceder su posición en la última curva. **"En realidad, lo venía controlando a Baldé toda la carrera. Solamente lo miraba de vez en cuando. Me sorprendió la primera vez y pensé que no volvería a intentarlo. Sin embargo, Jean-Francois lo hizo, chico... ¡Justo a mí, chico justamente me iba a pasar en la última curva de la última vuelta... a mill!"**

Y a pesar de una gripe que lo tenía a maltraer —contraída a raíz de las bajas temperaturas registradas en la clasificación del sábado—, Carlos Lavado, un año después, se dio el gusto.

125: VIGNETI, OVACION Y LAGRIMAS

Son muchos años de estar en la brecha.

Hugo Vigneti, múltiple campeón argentino, veinte años de motociclismo, ganas de Europa, tercero en Silverstone '81, oficial Sanvenero en Argentina... Una trayectoria a fuerza de fibra. Sin pedir ni dar concesiones. Criticado o admirado. Discutido o querido. No importa, **"el día que tenga una buena moto les voy a pelear a los mejores del mundo"**, dijo siempre, asumiendo la absoluta responsabilidad de sus palabras. Muchos se reían, pero el Loco Vigneti tuvo una moto buena y les peleó a los mejores del mundo. A todo o nada. **"A matar o morir"**, como siempre sentenció en rueda de amigos.

En la categoría de 125 cm³ las cosas son fáciles de entender. Un poco lo que se vio en nuestro Grand Prix es la muestra de lo que el español Angel Nieto es en esa clase, y de que no en vano, como dijimos, tiene diez títulos mundiales en la bolsa. Es el campeónísimo. Y a un campeónísimo, si le ponemos debajo una moto campeona, la ecuación queda resuelta. No solamente Angel Nieto es un ganador nato sino que tiene —ya es famoso por ello— una infinidad de recursos dentro y fuera de la pista. Nieto es zorro viejo y es capaz de ganar solamente con la

presencia. Muchos pilotos ha visto pasar en su dilatada carrera deportiva y con todos ha podido, llegando a los 34 años agregando a sus intactas condiciones de piloto un inmenso bagaje de experiencia.

A Nieto no hay con qué darle. Sin embargo, Vigneti trató. No solamente con las ganas, por supuesto, sino también con el respaldo de un equipo que este año quiere llegar a convertirse en el principal opositor del español. Para ello el Sanvenero cuenta con dos pilotos oficiales aguerridos. El campeón de 50, Ricardo Tormo, y el agresivo argentino.

Con un cuarto puesto en clasificación, Vigneti hacía suponer que rápidamente se había adaptado a la Sanvenero, llegada apenas el miércoles anterior y hasta entonces totalmente desconocida para él. Incluso, el estar incluido en un equipo oficial le daba la tranquilidad del respaldo que jamás había tenido y que de alguna manera había envidiado de sus rivales. **"Hugo está más nervioso ahora, que no tiene nada que hacer, que antes, cuando tenía que ocuparse de todo"**, nos comentaba uno de sus colaboradores. Un nerviosismo que más que nada eran ansias de encontrarse de una vez por todas de igual a igual con los mejores del mundo. Y no nos defraudó.

A pesar de una largada poco feliz —sexto en la primera vuelta—, Vigneti inmediatamente hizo rendir a la Sanvenero para ubicarla con los punteros. En la primera parte de la carrera, Nieto se situó segundo detrás del suizo Hans Muller, dejando tercero a Vigneti que se "limpió" al ex campeón mundial Eugenio Lazzarini, con la segunda Garelli, y a su compañero de equipo Ricardo Tormo, en el frenaje de la horquilla.

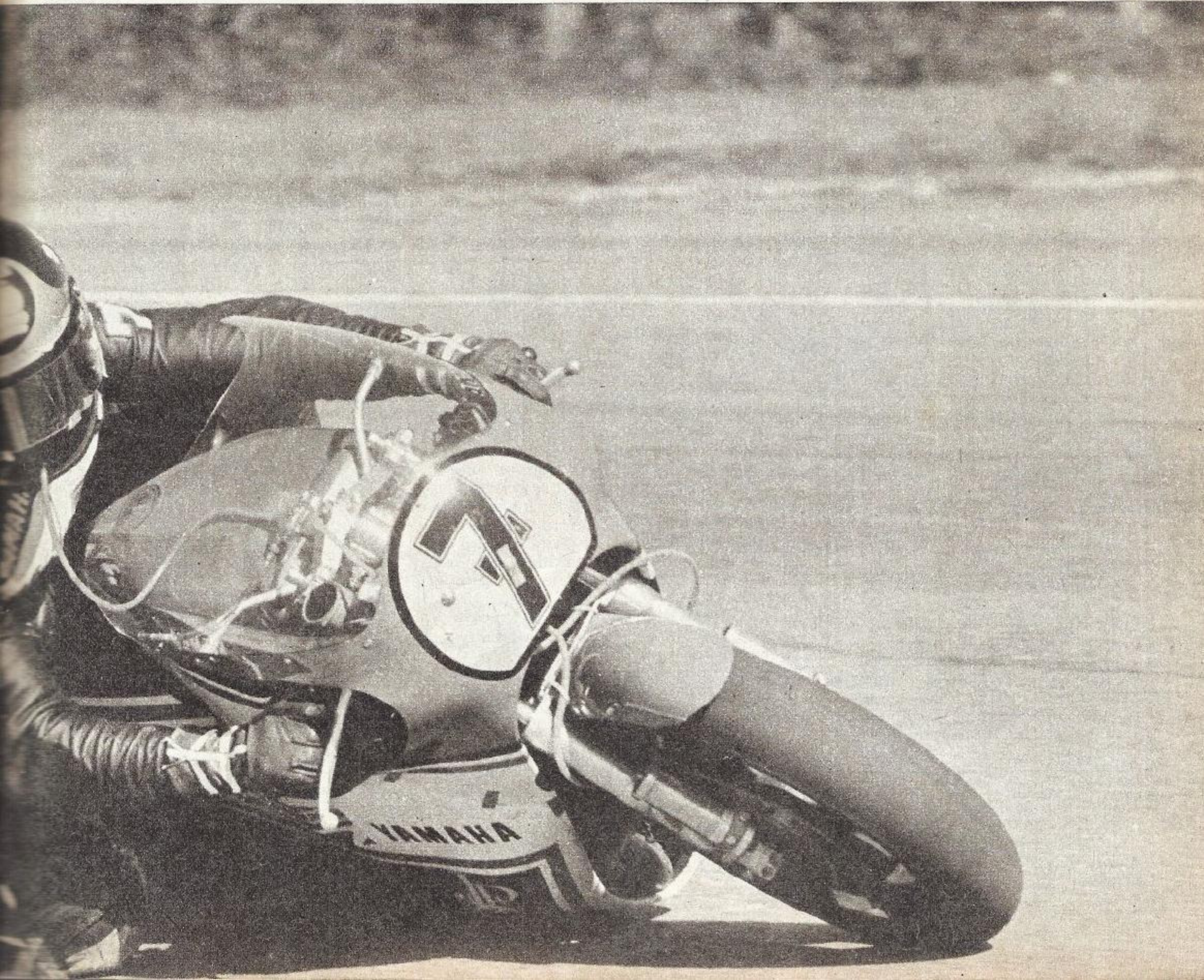
Hugo provocó con esto la primera ovación de la tribuna, que de allí en más estallaría varias veces.

Prematuramente se retrasó el suizo puntero, dejando el mando a manos de Nieto con Vigneti y Tormo en la estela. El venezolano Palazzese, unos metros más atrás, intentaba no perder contacto.

En la séptima vuelta, Tormo los pasó a Vigneti y a Nieto y, en punta, trató de establecer ventaja. El argentino, lejos de conformarse, superó en

Randy Mamola no le mezquina el acelerador, esta foto lo prueba; cuando los 120 caballos se desatan, la moto quiere volar... y Randy la deja. (Arriba izquierda). Victorio Minguzzi fue el argentino mejor clasificado en la categoría tres y medio. Aquí lo vemos recibiendo su copa en el podio, el reconocimiento a un hombre que ama las motos. (Arriba derecha). Barry Sheene, como no podía ser de otra manera, se ganó las simpatías del ambiente abajo de la moto y el respeto al verlo en acción. (Abajo).





impecable maniobra a Nieto en la frenada de la chicana. Nuevamente, la tribuna de pie. Vigneti era segundo...

En esos momentos afloraron los recursos humanos y mecánicos de Angel, apareciendo sorpresivamente en la punta del trío al encarar la veloz recta del parque.

El ritmo impreso por el argentino llevó a que éste y Nieto se despegaran de Tormo, que así nos contó esa instancia: **"No podíamos hacerle carrera a la Garelli, y por eso decidí no seguirlos, ya que Vigneti llevaba la Sanvenero tan rápido como ninguno de nosotros pensó que se podía andar con una moto como ésta. Yo no quise arriesgarme a una caída y además noté que mis neumáticos empezaban a desgastarse por el tren que traíamos"**.

Sin duda, desde abajo, se notaba el fenomenal esfuerzo que hacía Hugo por mantenerse a la cola de Nieto. **"En principio intenté escaparme, pero Vigneti no se me despegaba, hasta que finalmente logré distanciarlo un poco."**

Las últimas cinco vueltas confirmaron su declaración. La Sanvenero comenzó a sonar diferente ante el estuor de quienes querían convergerse de que "Hugo había chingado un cambio". En realidad, se estaba "gripando"...

El resto se resume en nuestro subtítulo: ovación y lágrimas. En la última vuelta, cuando todo el mundo esperaba al ya tercero, al argentino de la gran actuación, la moto amarilla, azul y naranja no aparece. **¿Y Hugo —preguntó un fotógrafo español detrás nuestro— ya pasó?** No, Hugo Vigneti entraba a la chicana con el motor detenido, aprovechando el último envión que le proporcionó el bicilíndrico antes de morir definitivamente.

No fue suficiente. Vigneti debió bajar y empujarla hasta la línea de llegada, ayudado por una tremenda ovación que bajaba de la tribuna. Una mezcla de aplauso, griterío y bronca. Una ovación que alcanzó su clímax cuando Hugo Vigneti, finalmente, pudo recibir el banderazo, mientras su línea era sobrepasada constantemente por los pilotos que aún seguían en carrera: Willy Pérez, Auinger, Palazzese y Bianchi.

Un séptimo puesto, cuatro puntos, magra recompensa para quien dejó todo en la pista. Para quien siguió fiel a su premisa de luchar hasta el último recurso, aun siendo abandonado por su mecánica.

WILLY PEREZ: UN CARRERON

Las emocionantes instancias de la punta distrajeron la atención de otro argentino, Guillermo Pérez, quien desde un sexto puesto en la primera parte de la carrera, avanzó pasando primero a un Hans Muller herido, después a Bianchi y más tarde a Ivan Palazzese, para trepar al tercer escalón de un merecidísimo podio, teniendo en cuenta que Willy largó llevando las de

perder, utilizando neumáticos con dibujo al no tener acceso a los slicks especiales. De todas formas, pasó angustiosamente al venezolano, jugándose el escalón del podio en la última vuelta. Y ganó. Ya venía con las gomas sin adherencia, fruto del tremendo esfuerzo.

A pesar de la defeción de Vigneti, 1982 se presenta como un año auspicioso para los dos argentinos presentes en el mundial. Por un lado, Willy Pérez, como él mismo lo relata en recuadro aparte, probablemente será piloto oficial de MBA; y el equipo Sanvenero, en el cual revista Hugo, tiene cifradas serias esperanzas en la nueva máquina que presentarán en la primera carrera de la temporada europea.

Y POR FIN... 500 Y ROBERTS

La 500 empezó la temporada de acuerdo a lo que presagiaban las formaciones de los equipos conocidas en enero. No solamente Honda entraba al ruedo con una poderosa escuadra sino que Kenny Roberts finalmente cambiaba Good Year por Dunlop y al equipo Yamaha se sumaba otro team semioficial integrado por Crosby y Rossi, el Agostini-Marlboro. Por supuesto se debe sumar a Barry Sheene y las verdes de Kawasaki con Kork Ballington. Pero no es todo, el Gallina Corse con Uncini y Reggiani, y los privados "de carrera" como Marc Fontan, Boet van Dulmen y Jack Middelburg. **¿Vio que está al rojo vivo?**

En efecto, no queriendo perder un tranco'e pollo ninguno de ellos, los principales teams de 500 se vinieron una semana antes a probar. Por algo es la categoría reina del motociclismo mundial y en ellas los muchachos no se andan con chiquitas.

Honda, decidida a ganar, como ellos mismos pregonaron el periodismo, llegó con las nuevas NS500 de dos tiempos y tres cilindros de las cuales trajeron dos para cada piloto y toneladas de repuestos nada menos que para el campeón Marco Lucchinelli, (reciente adquisición de la marca), el veloz y veinteañero Freddie Spencer y a quien llevara adelante todo el sufrido proyecto de la Honda de cuatro tiempos, único campeón mundial de velocidad que dio el Japón, el aguerrido Takazumi Katayama.

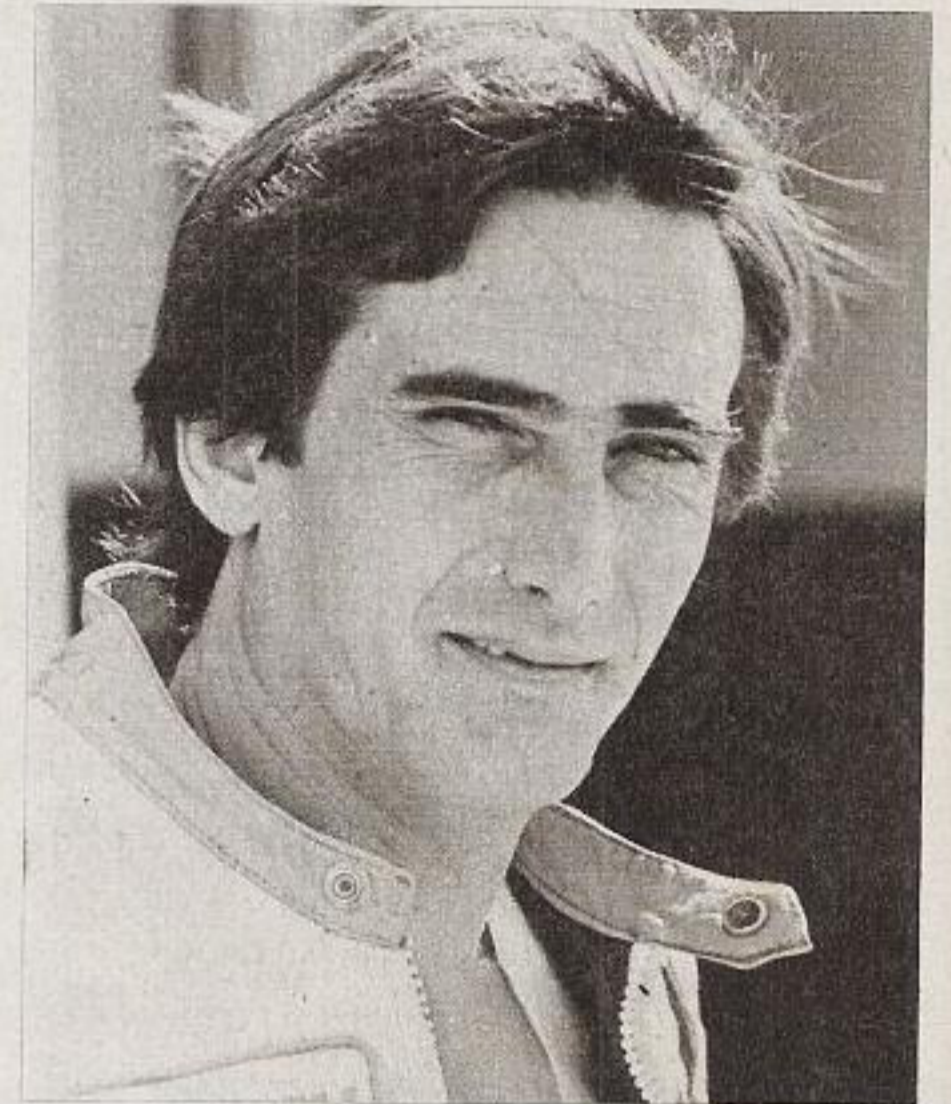
Secreto sumarisimo todo lo concerniente a las nuevas motos. Hasta para la revisión técnica les llevaban cubiertas. Nada de fotos, nada de preguntas a los mecánicos. Top secret.

Yamaha también, aunque con otra

El momento más emocionante del fin de semana, y a la vez el más triste.

Hugo Vigneti llega con el envión a recibir el banderazo. La ovación de la tribuna erizaba la piel.

"WILLY" PEREZ Y SU BRILLANTE TERCE "ME LA JUGUE EN LA



PUESTO

ULTIMA VUELTA"

Serena alegría, casi como si hubiera sabido que las cosas le iban a salir así. Sonrisa medida para todo el mundo e innumerables reportajes. Probablemente, nunca Guillermo Pérez haya sido tan asediado. No era para menos; un tercer puesto en el GP de su país no es cosa de todos los días. Pero también tenía en la cara el gesto de aquéllos que acaban de dar todo para lograr un resultado. Un "apacible" cansancio mezclado con un alegre relax. Que no alcanzaba para ocultar muchas horas de trabajo y sacrificio. Esfuerzos casi increíbles para buscar la oportunidad de luchar. Único argumento de hombres que como "Willy", no han hecho más que eso para llegar a donde llegaron...

"Largué muy mal. Tuve una falta de reacción cuando dieron la orden de largada y el movimiento de la mano al acelerar no fue preciso, hubo un ins-

tante en que vacilé. En ese momento, la moto hizo una explosión y me di cuenta de que había perdido".

—¿Y qué pasó después?

—Traté de recuperar, pero sin variar mi ritmo. O sea, me había propuesto girar en un determinado tiempo, porque sabía que los elementos y las gomas me lo iban a permitir de la primera a la última vuelta y en cierta forma, esto me complicó ese planteo.

—¿Te costó mucho pasar a los que te precedían?

—Precisamente, por el plan que había elaborado y que lo tuve que modificar de acuerdo a esa alternativa.

—¿Y en qué condiciones llegó la moto sobre el final...?

—Mirá, faltando siete vueltas, prácticamente no tenía gomas...

—¿Cómo hiciste entonces para pasarlo a Palazzese?

—Era la última vuelta y había que jugarse el puesto. Me tiré a hacerla lo más rápido que podía y me salió así. Fijate que mi vuelta más veloz fue precisamente la última...

—¿Qué te hubiera permitido haber estado más cerca de la punta?

—Fundamentalmente, las gomas que tienen todos los oficiales. Vos pensá que las mías son las que puede comprar cualquiera y las de los equipos son especiales y nada más que para ellos.

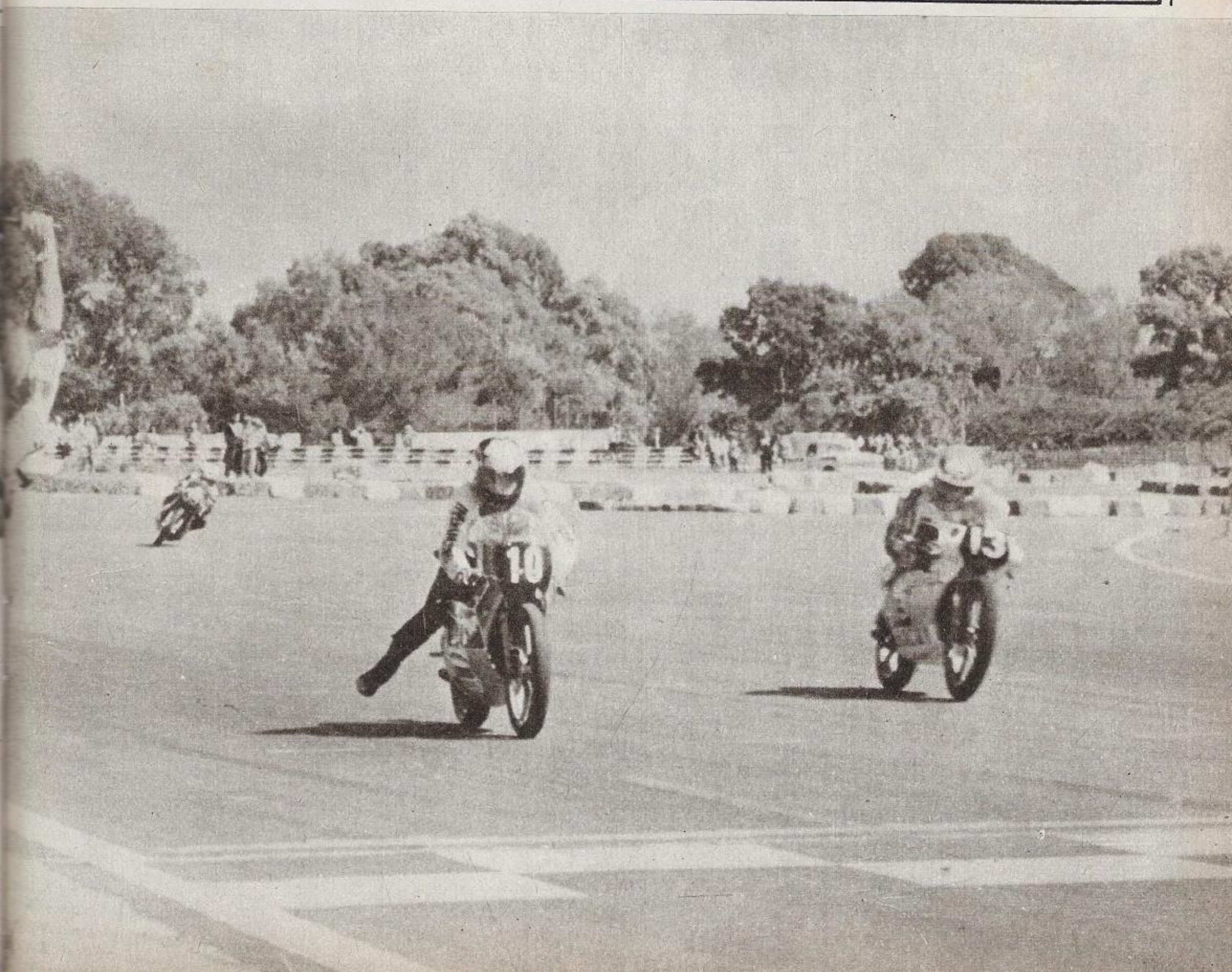
—¿Teóricamente, este triunfo te abre buenas perspectivas, ¿cuáles serían y en qué medida creés que se puedan dar?

—Mirá mi posibilidad más concreta se dio independientemente de este resultado. Hace unos diez días me llegó una carta de MBA en la que me dicen que integro una lista de tres pilotos como probables oficiales de la marca.

—Y además, ¿qué necesitarías para asegurarte una campaña razonablemente buena en Europa?

—Principalmente un respaldo lógico. Mi país no me apoyó nunca y en estos momentos me faltaría un treinta por ciento de lo que pretendo.

R.O.D.



política, está decidida a alcanzar el título. Barry Sheen por Inglaterra, comenzando el año con el nuevo modelo de la "square four" que hasta el GP de Bélgica del año pasado fueran exclusivas para Roberts. **"Con esta moto estoy nuevamente en un nivel competitivo y este año quiero recuperar el título."** Confirmando esto, una vez solucionados los problemas aduaneros que retuvieron su moto, Barry la "tiró" en el circuito y los tiempos salieron inmediatamente aun sobre la húmeda pista del viernes. Había que verlo girar en esas condiciones para darse cuenta...

El cambio de marca de gomas para Roberts le dio una confianza que no ocultó en todo el fin de semana. **"No me interesa mucho hacer el mejor tiempo —nos comentaba el sábado—, lo verdaderamente importante es la carrera. Solamente me interesa estar en la primera fila."** De todas formas, la pole position fue suya. Tal como en 1978 cuando asombrara a Europa, lo acompañaron en Buenos Aires el ex campeón mundial de 250, el australiano Kel Carruthers y Nobby Clark, ex mecánico de Hailwood y Agostini nada menos. Además de ellos solamente un mecánico tocaba las motos del número tres.

A pesar de todas las pruebas realizadas por los equipos en la semana previa, hubo que esperar hasta el sábado para conocer el verdadero potencial de cada uno. El viernes, luego de la lluvia, los registros no podían ser de ninguna manera significativos y quedaron más desactualizados aún cuando el sábado el sol salió. Entonces sí, Roberts clavó en la última sesión clasificatoria 1m34s05 para la vuelta. Freddie Spencer y Mamola estaban "ahí" con apenas décimas de diferencia. También quedaron dentro de ese segundo Lucchinelli, Sheene, Crosby y Uncini.

LA BANDERA

La bandera de la FAM liberó cientos de HP que se fueron liderados por una moto pintada con los colores de una nueva escudería de la 500: las rojo fluorescente y blanco del Agostini-Marlboro en manos del neocelandés Graeme Crosby, reciente ganador de las 200 Millas de Daytona. Poco duró en esa posición al romperse la Yamaha (similar a la de Roberts y oficial también) y a partir de entonces las acciones quedaron centradas en lo que primero fue un cuarteto (Spencer-Roberts-Sheene-Lucchinelli) y después se convirtió en un terceto espectacular cuando el italiano campeón del mundo comenzó a perder terreno.

Entre las descolgadas de Roberts, que tomó la punta en la novena vuelta, las increíbles inclinaciones de Barry Sheene, y Spencer peleándose cada frenada de la horquilla a la que llegaban orillando los 260 km/h, se confor-

mó un balle inolvidable para quienes por primera vez tuvieron la oportunidad de ver a las 500 en acción.

Randy Mamola, el norteamericano subcampeón en el '80 y '81, exprimía su Suzuki oficial de Gran Bretaña tratando de recuperar lo perdido en una desafortunada largada que lo dejó último. Llegó a ubicarse cuarto superando a Lucchinelli. Junto a Mamola, Franco Uncini del Gallina Corse, le seguía el tren a escasos cinco metros. El americano, haciendo mejor tiempo que los punteros (se notaba sin necesidad del cronómetro) estaba logrando su objetivo cuando la caja de cambios lo obligó a entrar definitivamente a boxes. Uncini, en cambio, continuó, aunque sin el ritmo anterior, conformándose con un cuarto puesto, que, según Roberto Gallina, prefería antes que arriesgar y perderlo todo. Tengamos en cuenta que de 10 segundos que tenía en su contra descontó seis en la última mitad de la carrera.

Los tres punteros llegaron prácticamente en un pañuelo y de Uncini para atrás Lucchinelli, Katayama, Fontan, Ballington y Middelburg, sin la posibilidad de mejorar puestos o de ser alcanzados, respetaron sus lugares. Último clasificado en los puntos, Loris Reggiani, accidentado el sábado, recuperó el minuto y pico que le habían sacado en la largada y llegó décimo pero muy dolorido.

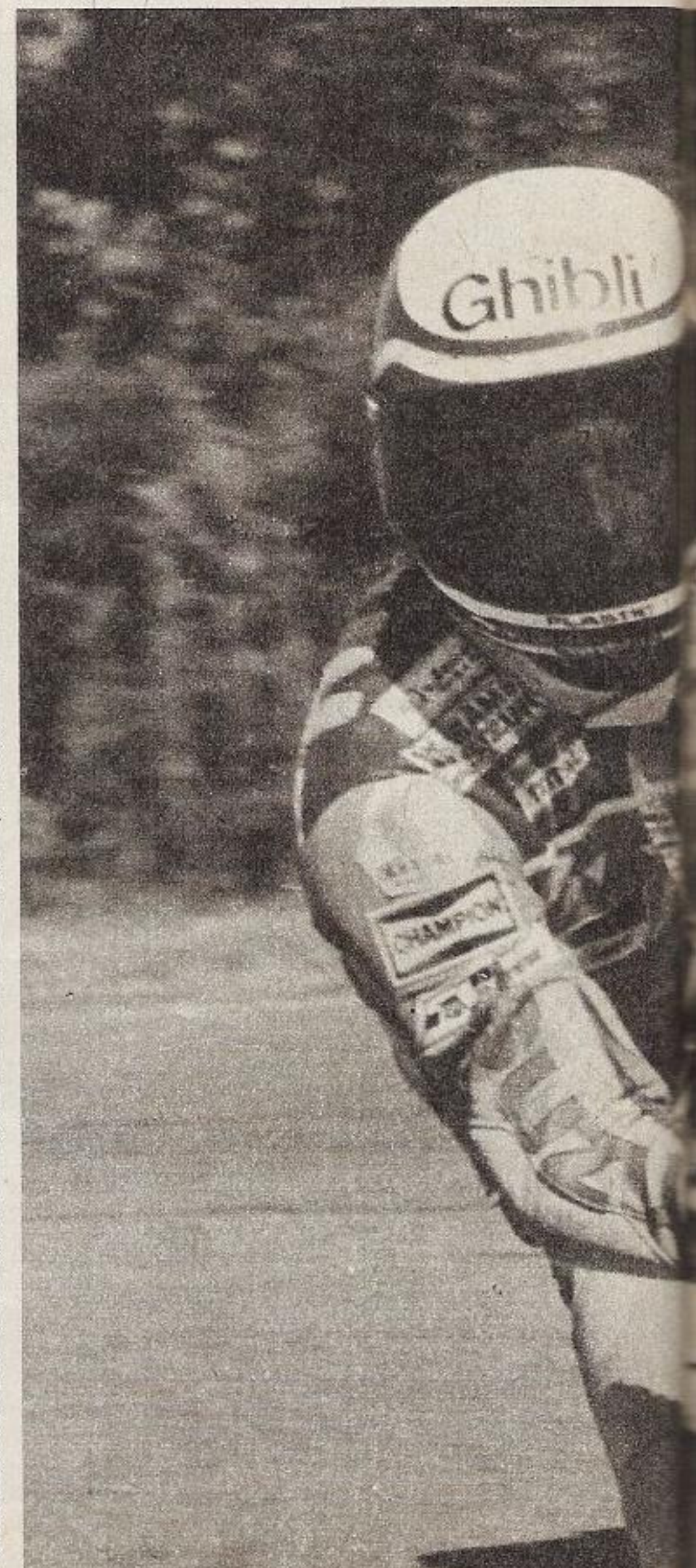
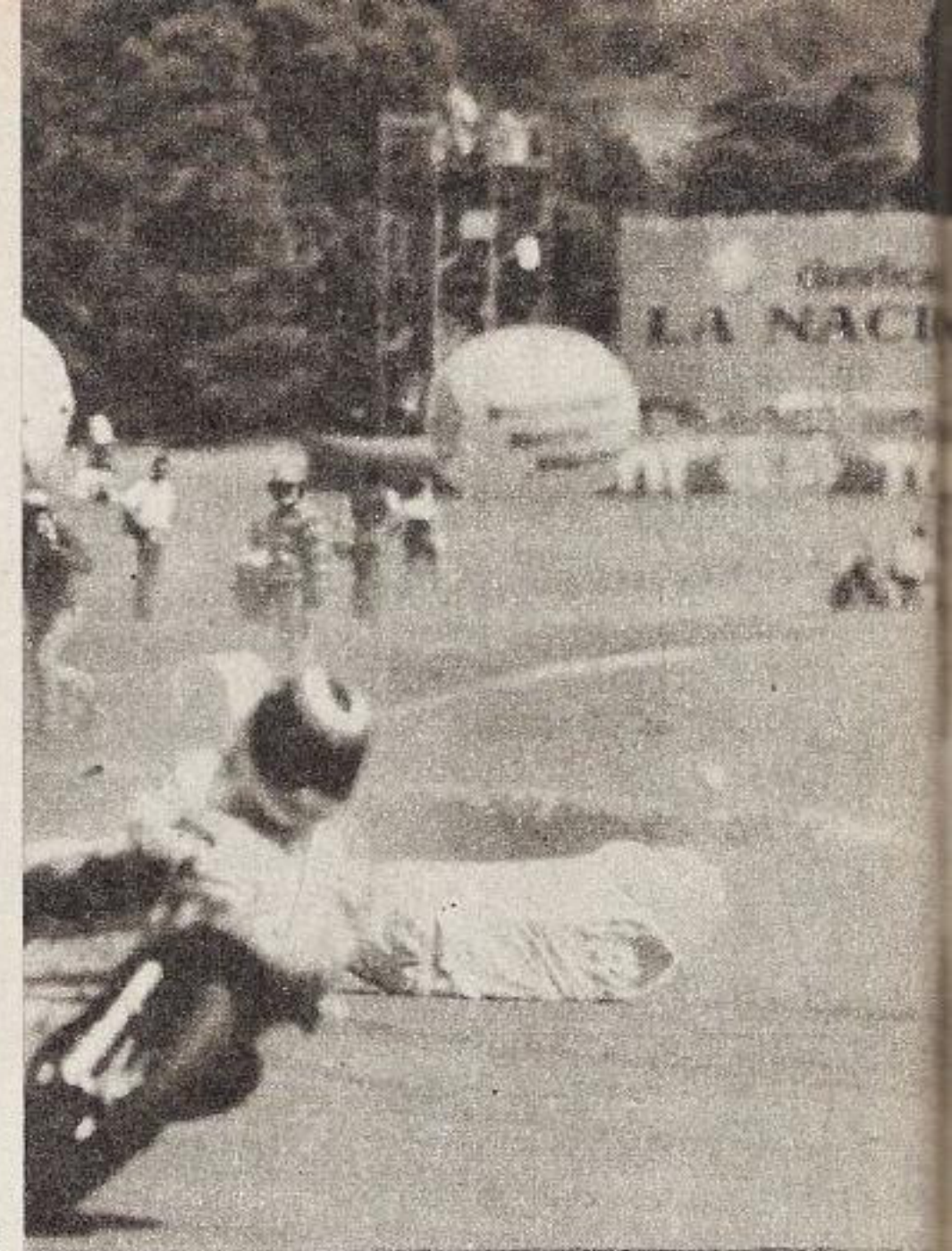
Lucchinelli, conforme, reflexionaba: **"El año pasado en la primera carrera me caí, abandoné y salí campeón, así que hoy no me puedo quejar..."**. Su compañero Spencer, con problemas de gomas nos dijo: **"Contra lo que se piensa, andar con estos tipos es fácil. Son seguros y me adapté enseguida en éste, mi primer contacto con el GP. Sinceramente preferí no arriesgarme, estoy aprendiendo y pude mantenerme detrás de Roberts porque en ningún momento salí de la succión en la recta larga, lugar donde estaba la diferencia entre las Yamaha y mi moto."**

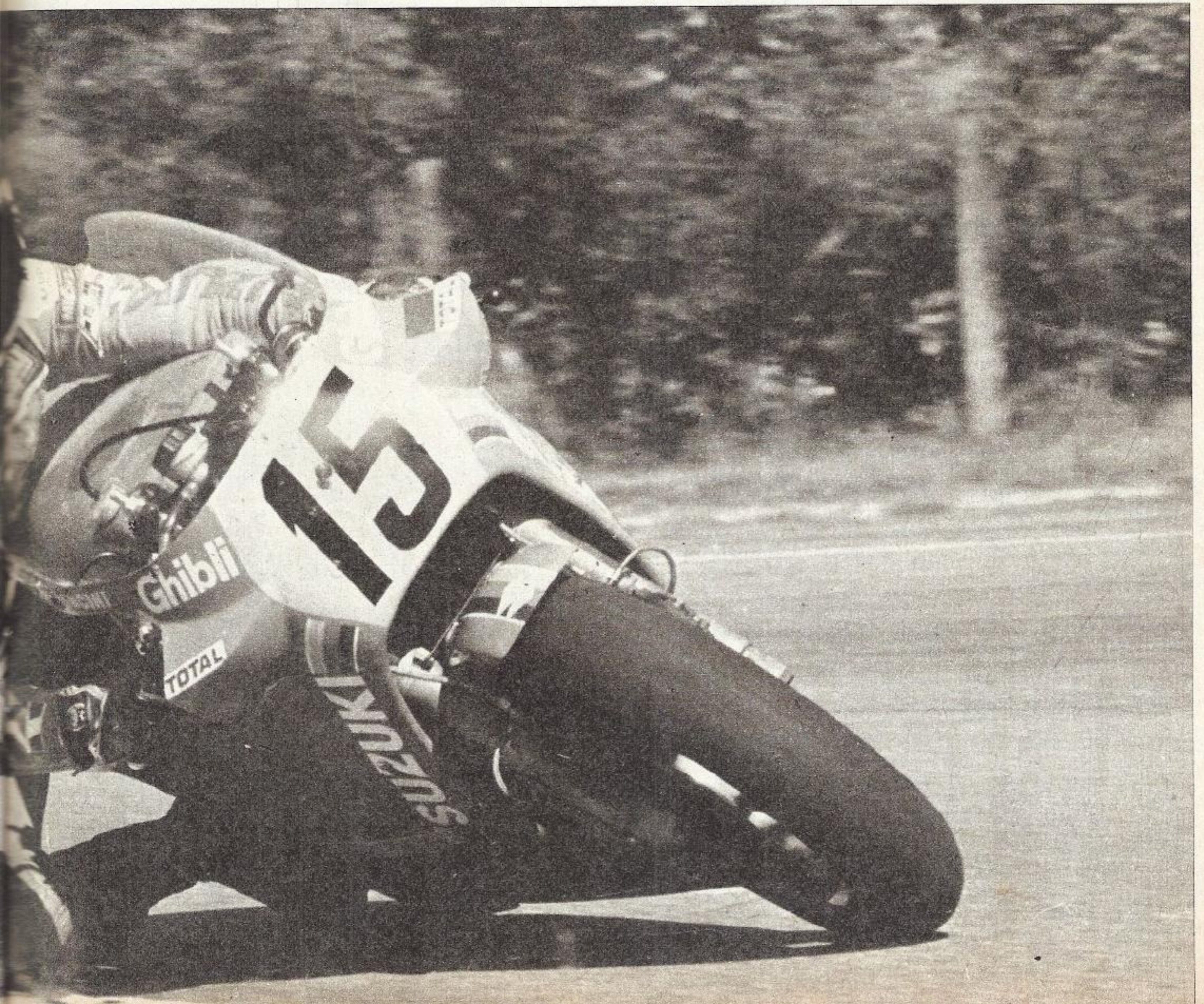
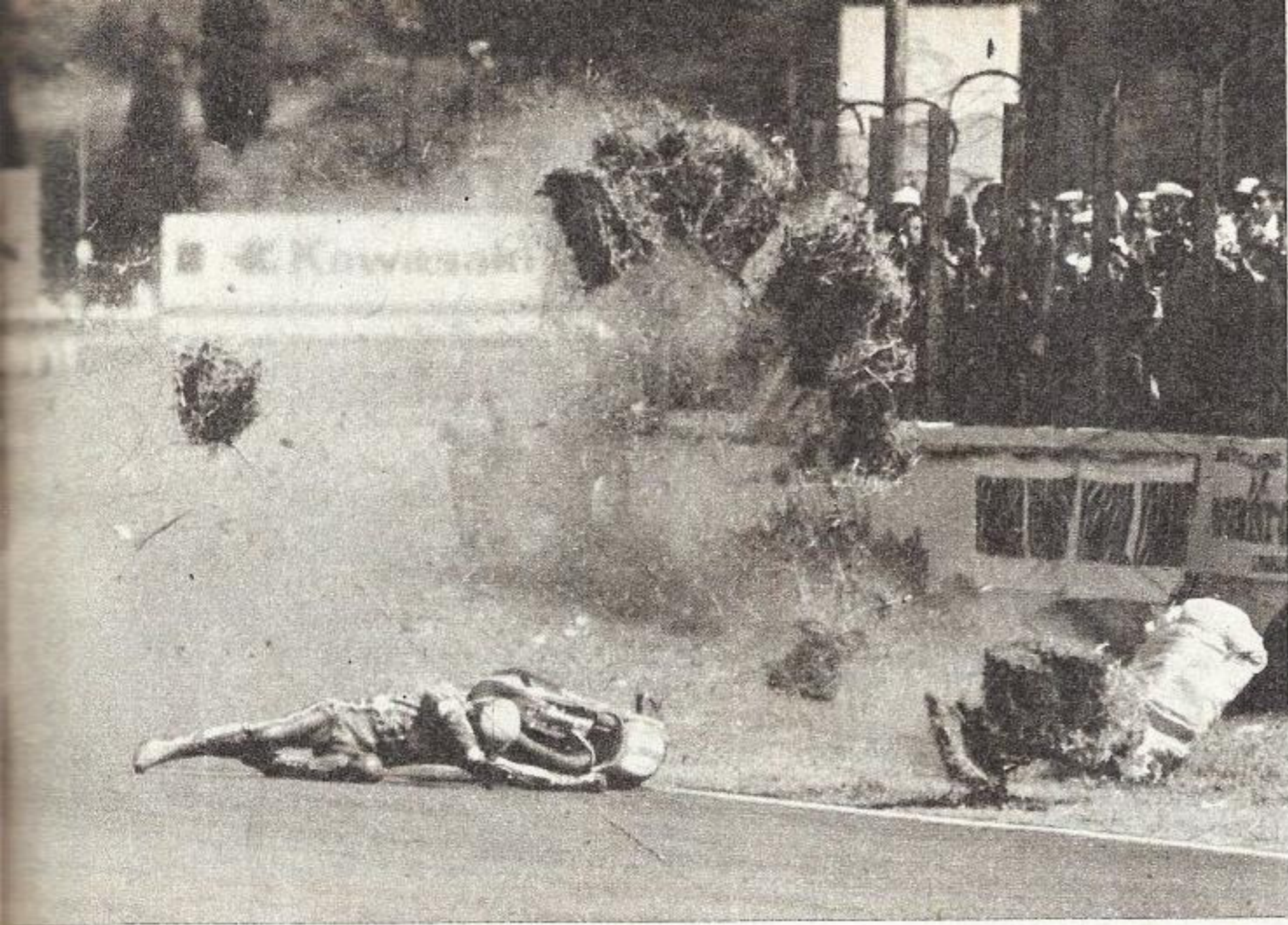
Mientras Roberts pasó a Dunlop, Sheene prefirió las Michelin. Esto definió la carrera en favor del americano. **"En las últimas vueltas pensaba realizar el ataque final pero mi cubierta trasera empezó a perder adherencia. Para peor se complicó con un proble-**

Impresionante piña contra la chicana. (Arriba izquierda). Así termina la carrera del inglés Mc Gregor, aunque sin consecuencias personales.

Lucchinelli no pudo emparejar la performance de los punteros, ni siquiera la de su compañero de equipo Spencer, sin embargo se manifestó contento. "Es un buen comienzo..."

—dijo. (Arriba derecha). Franco Uncini ocupa este año el lugar que dejó vacante Lucchinelli al pasarse a Honda y en su primera actuación llegó adelante de éste. (Abajo).





ma de pérdida de efectividad del freno delantero" comentaría después, Barry.

El ganador de los primeros quince puntos del campeonato, Kenny Roberts, resolvió muy fríamente, como de costumbre, el asunto: "En la primera parte traté de contenerme y esperar. El trámite de carrera me estaba obligando a tocar los cordones y temía por mi goma trasera. Cuando todo se normalizó tomé la punta y me esforcé en un 95%. En la parte final, las últimas cuatro vueltas me empleé a fondo para controlar a Sheene".

Las tribunas se fueron despoblando y todo volvió lentamente a la normalidad. Simplemente nos quedó una duda. ¿Sirvió de algo todo este esfuerzo fenomenal? La 500 vino y asombró, tenemos dos pilotos a nivel mundial en 125. Con todo esto, ¿seguirá ignorándose durante todo el resto del año, como ocurrió esta vez, para "descubrir" una semana antes que el Grand Prix de la República Argentina VALE LA PENA? Ojalá que no.

CHIMENTOS DE CUERO

ALFATEX KAWASAKI — así se llamó la moto que nació de la conjunción de un motor Kawasaki prestado por Jean François Baldé y el cuadro viejo de la Yamaha de Fernando Cerdera. La construyeron en sólo una noche y por el tiempo empleado en la realización —un noveno puesto es más que suficiente ¿no?—.

PALIDA — El viernes amaneció lloviendo como si fuera la última oportunidad del cielo para descargarse. En más de un "corrió la pálida", pensando en un fin de semana lluvioso y los equipos empezaron a alistar elementos para correr en mojado. "El principal problema —nos decía el Sr. Colman, de Dunlop— es que el número de cubiertas para lluvia que trajeron las fábricas no alcanzará para todos." Sin embargo, el sábado el asunto estaba olvidado.

SIMPATICO — El delegado de la Federación Inglesa, Mr Chapman, nos confesó que es un amante del Tourist Trophy de la Isla de Man. "Esa es una carrera de verdad, digan lo que digan sobre la seguridad; allí hay que manejar por verdaderas carreteras, pasar vías de tren, desniveles del asfalto... Yo tengo tres trofeos de plata ganados allí." Menos mal que no hubo que objetar la seguridad del autódromo, si no... ¿con qué cara lo haría después de decir esto?

INFALTABLE — El desubicado de siempre. Un personaje del ambiente le

preguntó a Uncini a qué velocidad se doblaba en la Horquilla y cuando éste le respondió, el "dorata" se descolgó con un "¿A cuánto...? ¿Pero vos te creés que acá somos todos giles..? ¡Ahí no se puede doblar nunca a esa velocidad!" Después de eso, Uncini les negó el saludo a todos los que estaban presentes en ese momento.

CELO — "El equipo Honda traía las motos tapadas a la revisión técnica —nos contaba Yur— ..¿quiere ver el ancho del manubrio? —decían— y levantaban un poquito la lona. ¿Ruido de escape?... ¡y la arrancaban con la lona puesta!"

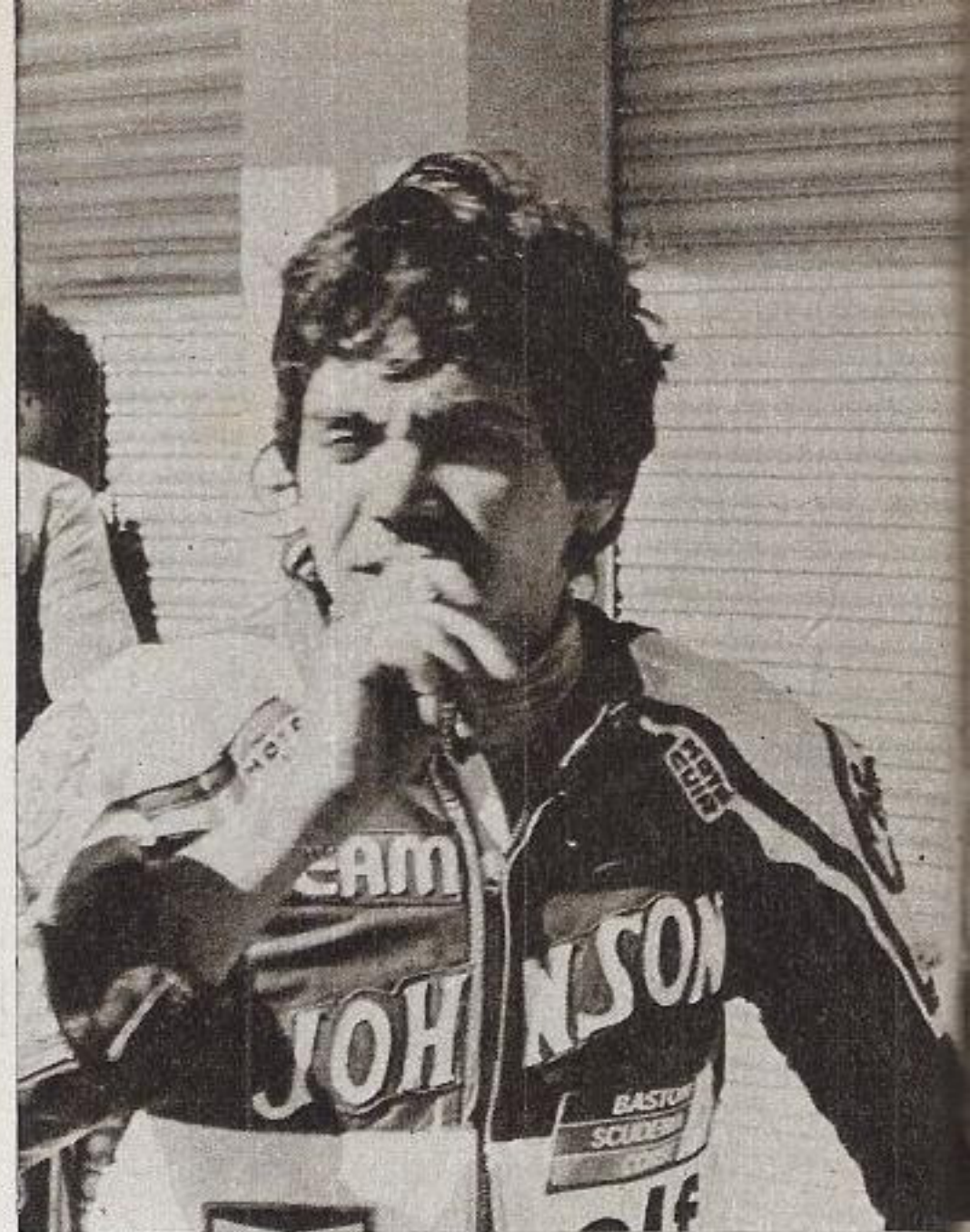
"MINI 500" — La de Anton Mang. El alemán pidió a Kawasaki que le suministraran un medio litro, pero esto no fue posible. Por lo tanto Mang agrandó en dos centímetros cúbicos una de sus tres cincuenta y se anotó igual. "Por lo menos me sirve para estar mejor entrenado y de paso los veo andar desde adentro, para estar más a tono cuando me den una 500 de verdad...". Suena lógico.

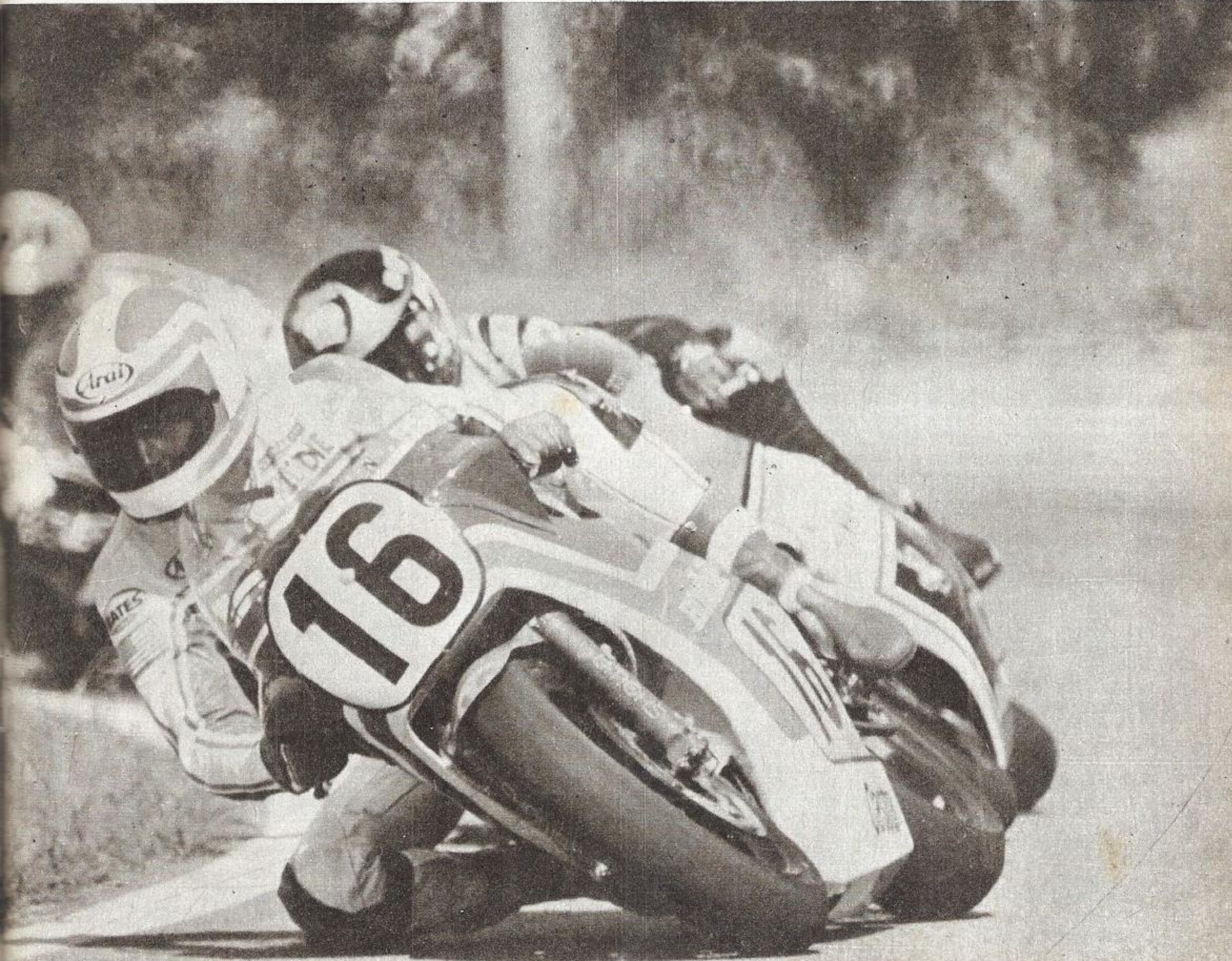
DESUBICADO — Nuestro famoso caricaturista Olmo pensaba que las motos de carrera eran de cuatro tiempos. Un poco viejo el concepto, que pone en evidencia su avanzada edad.

UBICADISIMO — El motocrosista Jorge Del Viso. "¿Podés creer que me crucé con un montón de conocidos que están colaborando con los pilotos extranjeros y hubo algunos que me negaron el saludo? Para colmo entré al baño con una campera y gorro de Yamaha, estaba Barry Sheene y me saludó... ¡él primerol! Estos se olvidan que el lunes se van los importados y quedamos los mismos de siempre..." Reflexionaba acertadamente.

CERDERA — El sanjuanino clasificado noveno en 350 anduvo parejo y cosechó puntos: "No tenía corona para cambiar y me quedé corto de multiplicación. En la largada, para peor, se me

El equipo Chevalier en pleno. (Arriba izquierda). Eric Saul, Didier de Radigues y el realizador de las motos, el mismísimo Chevalier. Este año darán que hablar en tres cincuenta. Fernando Cerdera estrenó la Alfatex-Kawasaki, un invento de última hora que lo llevó al noveno lugar. (Arriba derecha). Freddie Spencer debutó en 500, puntuó y finalmente subió el podio en el tercer escalón "Estoy aprendiendo, recién..." —dijo. ¡Menos mal, nene...!
(Abajo)





cayeron adelante dos. A uno lo atropellé, y se me paró la moto y hasta que pude arrancar se me habían ido". Contento igual.

ACHAQUE — Loris Reggiani se cayó el sábado en la curva de la confitería. Solícitas manos lo socorrieron. Otras no tan solícitas socorrieron su casco, el que jamás apareció. Loris debió pedir prestado uno a Mamola al que quitó las propagandas del americano. Buenos samaritanos hoy en todos lados.

GALLINA — "Las pruebas que hicimos en febrero sirvieron de mucho, pero igualmente el neumático Michelin, el mejor de 1981, necesita salir con algo mejor porque la gente de Dunlop ha trabajado mucho últimamente. Es necesario un modelo mejorado rápidamente...." comentaba Roberto Gallina, el manager del Gallina Corse.

ARGENTINOS — Catania. "El motor bueno se rompió el sábado y tuve que poner el viejo. Cada vuelta rendía menos y creí que no llegaba". Decimotercero. Ríos: "Estoy enyesado con una clavícula rota. Me dolía mucho sobretodo en los frenajes. Rompí la palanca de cambios en cuarta. Si hubiera sido en un cambio más bajo podría haberme arreglado, pero en los mixtos era imposible..."

¿SUICIDIO? - En la curva de entrada a los mixtos un fotógrafo cargado de cámaras, teles y bolsos se dispuso a cruzar la pista y encaró la empresa con tan mala fortuna que trastabilló y cayó de bruces sin poder recuperar la vertical. Tres motos venían a fondo mientras el chasirete arañaba el pavimento pugnando por abandonar la pista y su comprometida situación. Afortunadamente se corrió justo a tiempo para evitar que lo pisaran los bólidos lanzados. La tribuna contuvo el aliento.

EFICAZ — La labor de Entel que instaló dentro de una enorme carpa inflable una serie de teléfonos y télex. Además un par de docenas de máquinas de escribir estaban a disposición de los periodistas en esa improvisada pero eficaz sala de prensa.

DENUNCIA — Juan Angel Diez denunció la moto de Baldé por exceso de cilindrada. La organización desestimó esa denuncia puesto que el Sr. J.A. Diez no es piloto. Tampoco podría haber seguido su curso normal si hubiera sido firmada por Marcelo Diez ya que para que sea procedente el piloto deberá estar clasificado. La próxima vez será.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCICLISMO GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 3 de 3.984 m.

350 C.C. (30 vueltas - 119.520 m.)

POS	Nº	PILOTO-PAIS	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	5	Carlos Lavado (VEN)	YAMAHA	48m59s68	30
2º	3	Jean François Balde (FRA)	Kawasaki	49m05s55	30
3º	38	Didier De Radigues (FRA)	Chevallier Yamaha	49m49s73	30
4º	9	Eric Saul (ITA)	Chevallier Elf	49m51s04	30
5º	8	Jo Cornu (SUI)	Yamaha	50m11s17	30
6º	30	Gustav Reinier (ALE)	Yamaha	49m15s00	29
7º	25	Eduardo Aleman (VEN)	Martel Yamaha	50m00s14	29
8º	12	Victorio Minguzzi (ARG)	Yamaha	50m12s15	29
9º	11	Fernando Cerdera (ARG)	Kawasaki	50m31s84	29
10º	36	Harold Eckel (ALE)	Yamaha	49m21s77	28
11º	23	Vincenzo Cascino (CHI)	Yamaha	49m22s80	28
12º	17	Yervant Smirdjian (ARG)	Yamaha	49m40s31	28
13º	15	Panky Catania (ARG)	Yamaha	50m46s30	28
14º	42	Oscar Foggia (ARG)	Yamaha	51m52s74	27

Record de vuelta: Jean François Balde en la 28, con 1m36s17 a un promedio de 149,136 km/h.
Posiciones en el campeonato: 1º Carlos Lavado 15 puntos; 2º Jean François Balde 12; 3º Didier de Radigues 10; 4º Eric Saul 8; 5º Jo Cornu 6; 6º Gustav Reinier 5; 7º Eduardo Aleman 4; 8º Victorio Minguzzi 3; 9º Fernando Cerdera 2; 10º Harold Eckel 1.

125 C.C. (26 vueltas - 103.584 m.)

POS	Nº	PILOTO-PAIS	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	1	Angel Nieto (ESP)	Garelli	45m32s39	26
2º	8	Ricardo Tormo Blaya (ESP)	Sanvenero	45m34s81	26
3º	11	Willy Pérez (ARG)	MBA	46m01s26	26
4º	25	August Auinger (AUT)	MBA VR 125	46m01s49	26
5º	7	Ivan Palazzese (VEN)	MBA	46m01s70	26
6º	3	Pier Paolo Bianchi (ITA)	Sanvenero	46m05s07	26
7º	10	Hugo Vigneti (ARG)	Sanvenero	46m37s61	26
8º	35	Eugenio Lazzarini (ITA)	Garelli	46m37s94	26
9º	37	Gerhard Waivel (ALE)	MBA	46m56s33	26
10º	24	P.E. Carlson (SUE)	MBA BAKKER	47m12s36	26
11º	18	Miguel González (VEN)	MBA	46m28s36	25
12º	12	Norberto Gatti (ARG)	MBA	46m47s15	25
13º	14	Oscar Recouso (ARG)	MBA	47m18s87	25
14º	16	José Luis Sosa (ARG)	MBA	46m16s74	24
15º	26	Jean Claude Seilini (FRA)	Morbideilli MBA	46m23s79	24
16º	13	Juan Bocoy (ARG)	MBA	46m36s69	24
17º	15	Fabían González (ARG)	MBA	46m59s10	24
18º	19	Antonio Barbosa (CHI)	Honda 2T	45m38s58	22

Record de vuelta: Ricardo Tormo Blaya en la 24 con 1m43s19; a un promedio de 138,990 km/h.
Posiciones en el campeonato: 1º Angel Nieto 15 puntos; 2º Ricardo Tormo 12; 3º Willy Pérez 10; 4º August Auinger 8; 5º Ivan Palazzese 6; 6º Pier Paolo Bianchi 5; 7º Hugo Vigneti 4; 8º Eugenio Lazzarini 3; 9º Gerhard Waivel 2; 10º P.E. Carlson 1.

500 C.C. (32 vueltas - 127.488 m.)

POS	Nº	PILOTO-PAIS	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	3	Kenny Roberts (EU)	Yamaha	50m44s82	32
2º	7	Barry Sheene (ING)	Yamaha	50m45s49	32
3º	16	Fred Spencer (EU)	Honda	50m46s19	32
4º	15	Franco Uncini (ITA)	Suzuki	50m50s48	32
5º	1	Marco Lucchinelli (ITA)	Honda	50m57s45	32
6º	24	Katazumi Katayama (JAP)	Honda	51m30s38	32
7º	9	Marc Fontan (FRA)	Yamaha	51m33s41	32
8º	8	Kork Ballington (ING)	Kawasaki	51m40s62	32
9º	4	Jack Middelburg (HOL)	Suzuki	52m05s88	32
10º	35	Loris Reggiani (ITA)	Suzuki	52m50s43	32
11º	6	Boet Van Dulmen (HOL)	Hordo Suzuki	50m49s63	31
12º	30	Bernardo Fau (FRA)	Suzuki	51m01s35	31
13º	36	Graziano Rossi (ITA)	Yamaha	51m01s64	31
14º	39	Roberto Pietry (VEN)	Suzuki	51m09s00	31
15º	20	Philippe Coulon (SUI)	Suzuki	51m09s62	31
16º	22	Michel Frustschi (SUI)	Sanvenero	51m24s83	31
17º	29	Sergio Pellandini (SUI)	Suzuki	51m42s44	31
18º	18	Jon Ekerold (NOR)	Yamaha Solo	51m44s31	31
19º	27	Guy Bertin (FRA)	Sanvenero	51m51s21	31
20º	28	Antonio Grecco (BRA)	Suzuki	51m15s90	30

Record de vuelta: Kenny Roberts en la 26 con 1m33s14; a un promedio de 153,987 km/h.
Posiciones en el campeonato: 1º Kenny Roberts 15 puntos; 2º Barry Sheene 12; 3º Fred Spencer 10; 4º Franco Uncini 8; 5º Marco Lucchinelli 6; 6º Katazumi Katayama 5; 7º Marc Fontan 4; 8º Kork Ballington 3; 9º Jack Middelburg 2; 10º Loris Reggiani 1.

EL CAMPEONATO

El campeonato mundial de motociclismo otorga puntos hasta los 10 primeros clasificados, cuyo puntaje se ordena de la siguiente manera: 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

22654CTF-AR
 KAWAJU AKA
 KX6003 3-22-82 U R G E N T E
 TO: IMPORTACIONES ALFATEX S.A. (BAIRES)
 FM: KAWASAKI HEAVY IND. (AKASHI-JAPAN)
 REF. PLAN EXCLUSIVO PARA ARGENTINA. AUTORIZAMOS
 PLAN DE VENTAS "DESINTERESADO" - MINIMO ANTICIPO
 SALDO 10 CUOTAS FIJAS SIN INTERES. TKS

Sarno

10

CUOTAS FIJAS SIN INTERES



Ahora o nunca. Aproveche este Plan que no puede volver a repetirse.
 30% de descuento sobre valor dólar-pizarra. Mínimo anticipo o su moto usada. Saldo 10 cuotas fijas sin interés.
 Vaya ya mismo a su Concesionario Kawasaki e interélese por este Plan, auténticamente desinteresado.

Kawasaki

Prestigio Internacional en todas las cilindradas

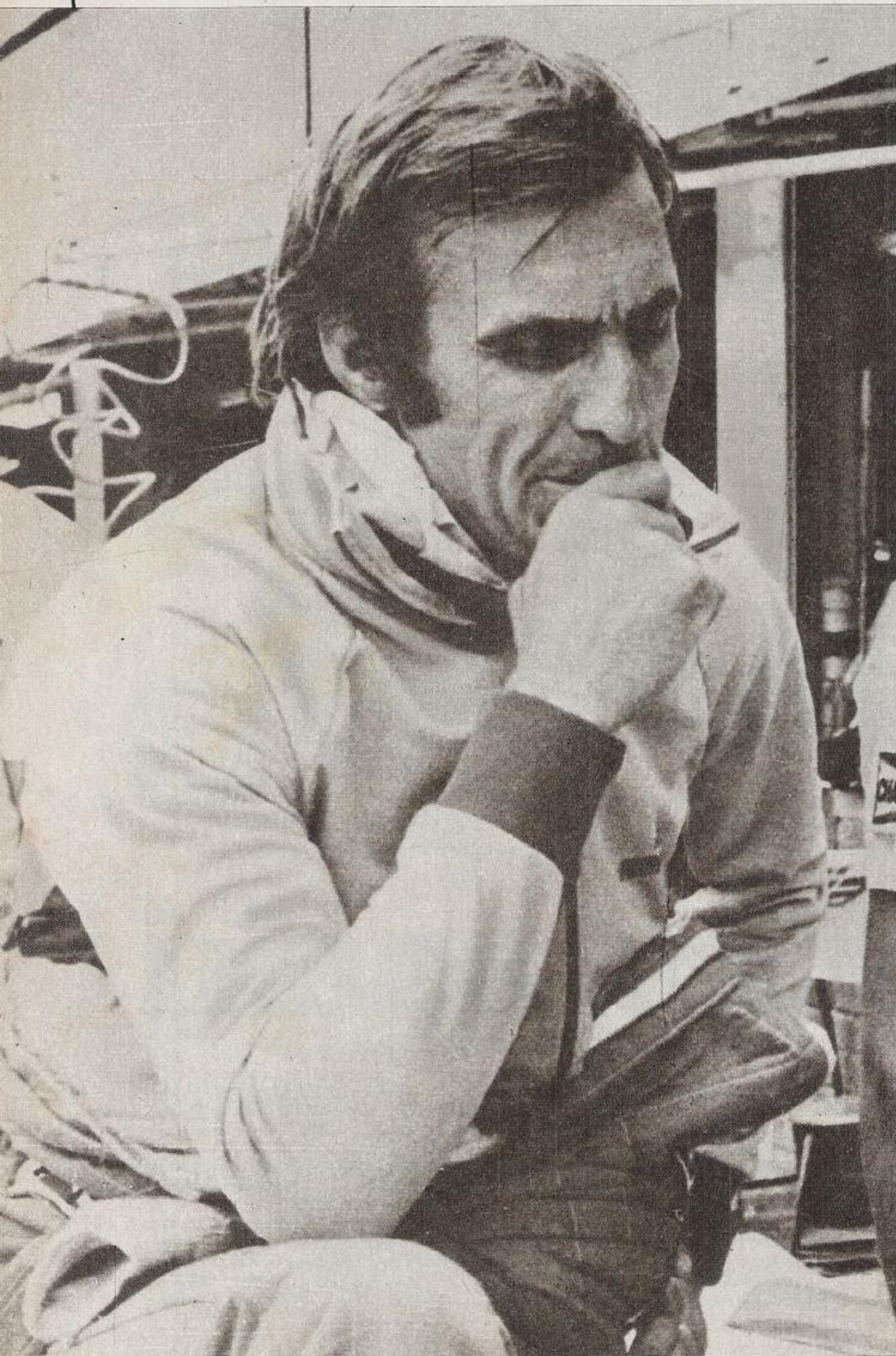
Distribuidores en la República Argentina
 IMPORTACIONES
 **alfatex** S.A.
 Av. Corrientes 5350 (1414) Capital

CONCESIONARIOS OFICIALES: ● VENTACAR, Lima 147 - Guido 1998 - C. Pellegrini 47, Capital ● MO-
 TOCENTER, Av. Rivadavia 10750, Capital ● DOMEA, Av. del Tejar 3025, Capital ● MOTOCICLOS, Juan
 B. Justo 6654, Capital ● AUTOMOTORES NOMAX, Av. Rivadavia 12030, Ciudadela ● MOTOESTE, Ri-
 vadavia 23652, San A. de Padua ● R. FARIAS, Martínez de Hoz 1279, San Miguel ● KAWAI, Av. del Li-
 bertador 48, Vicente López ● V. HEVIA, Avellaneda 2919, San Fernando ● J. SICCARDI, Av. Cazón 906,
 Tigre ● KHDURI MOTOR'S, Beguerestain 2021, Avellaneda ● MOTORROLER, calle 13 N° 276, La Plata ● VENTACAR, Independencia 2857,
 Mar del Plata ● MITRE RINALDI, Rodríguez 936, Tandil ● MOTOSPORT, Eliseo Casanova 364, Bahía Blanca ● ZUMOTO, Humberto 1° 230,
 Punta Alta ● A. PALAZUELO, Rivadavia 984, Campana ● J.J. DAMONTE, Suipacha 36, Salto ● CEIBE, Av. San Martín y Heredia, 9 de Julio
 ● O. BARANDALLA, 1° de Mayo 1626, Rosario ● REGGIANIMOTOS, San Luis 2811, Santa Fe ● H. VINCENTI, A. de la Casa 172, Rafaela
 ● TODO MOTO, Rivera Indarte 529, Córdoba ● EPOKA, Liniers e Italia, Hernando, Córdoba ● DETROIT, Vicente Zapata 334, Mendoza
 ● TOAR, Salta esq. Santiago, Tucumán ● TOYOTUC, J.V. González y España, Concepción, Tucumán ● CYCLE'S, Hipólito Yrigoyen 589, Sgo.
 del Estero ● RUIZ AUTOMOTORES, Irigoyen 26, Neuquén ● BICILANDIA, Irigoyen 1039, Cdno. Rivadavia. ZONAS DISPONIBLES PARA
 AGENTES.

CONSULTE POR KAWAPLAN, EL PRIMER PLAN DE AHORRO DE MOTOCICLETAS IMPORTADAS, QUE ACORTA DISTANCIAS ENTRE USTED Y SU KAWASAKI.

EN OCTUBRE, REUTEMANN DECIDIA SU ALEJAMIENTO DE LA F-1; LUEGO RECAPACITO Y SIGUIO, PERO LOS "SINTOMAS" RECRUDECIERON EN BRASIL, Y EL LUNES ANUNCIO:

"LA F-1 TERMINO PARA MI"



La actuación (y ciertas actitudes) de Carlos Reutemann en Brasil, habían propiciado una serie de versiones y especulaciones... Finalmente, el mismo Lole se encargaría de justificarlas el lunes.

"Efectivamente, abandono la F-1, y esta vez es terminante. Pensé mucho en cuáles eran realmente mis sentimientos hacia ella, antes de Sudáfrica y, ya no tan relajado, entre la carrera de Kyalami y la de Río. Fui a cada una de ellas en las mismas condiciones, con la misma sensación; sólo varió el resultado de una a la otra, y en Brasil todo se vino abajo.

"No influyeron tanto los líos políticos —de los que siempre me mantuve al margen, al punto últimamente de olvidarme de mandar mi apelación al A.C.A.— ni el mayor esfuerzo físico que requiere la F-1 actual; fíjense que en Jacarepaguá la pista y el clima eran bravos, pero el ritmo de carrera fue excepcionalmente más lento que en clasificación, porque, instintivamente, los pilotos se cuidaron y no todos terminaron tan 'molidos' como se esperaba.

"Cambié yo. Ya no tenía el mismo entusiasmo, ya no hacía las cosas del mismo modo que antes, sentía indiferencia hacia todo, hacia la técnica, hacia el ambiente...

"No es que vea mal a la F-1. Como espectáculo la noto incluso más fuerte que el año pasado, técnicamente atraviesa un momento excepcional... Y los conflictos políticos, tarde o temprano, van a arreglarse.

"Pero yo no era el mismo...

"Así que, cuando volvimos al hotel después del G.P. de Brasil, le dije a Frank que me retiraba, que me parecía que yo no me encontraba en condiciones de responderle como merecía.

"Del contrato, en Río, sólo habíamos hablado el primer día.

"Puede que a Frank le haya sorprendido esta decisión mía... Me dijo que lo pensara unos días..., pero no tenía caso. Ahora me comunicó que en Long Beach estará Andretti en mi lugar".

—¿Será todo esto un efecto "residual" de lo de Las Vegas?

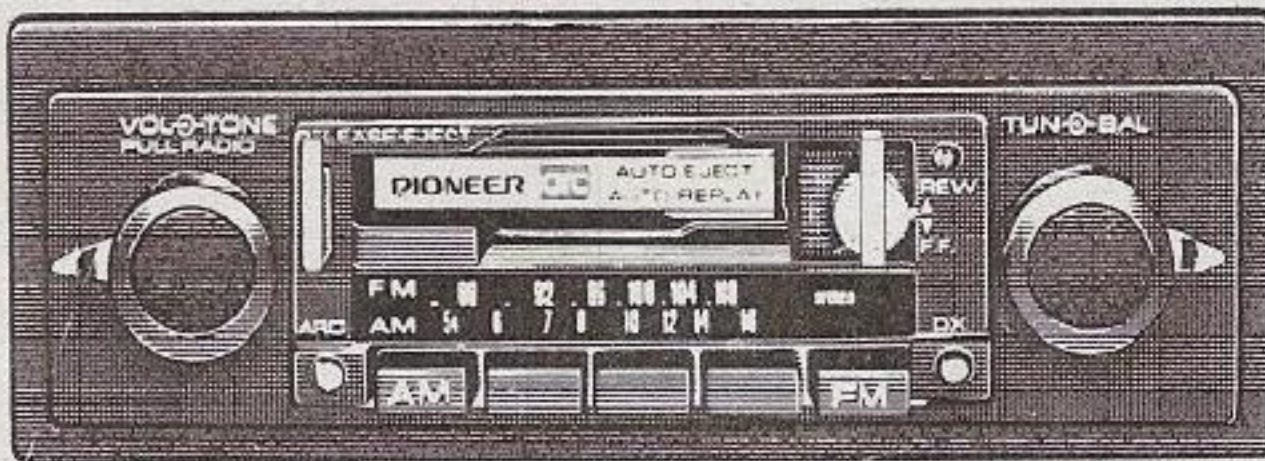
—No, eso está olvidado, aunque quizá me haya dejado alguna secuela... Sencillamente (no me pregunten por qué), se me fue el entusiasmo, me faltan motivaciones... En fin, ¡que pase el que sigue!

PIONEER®

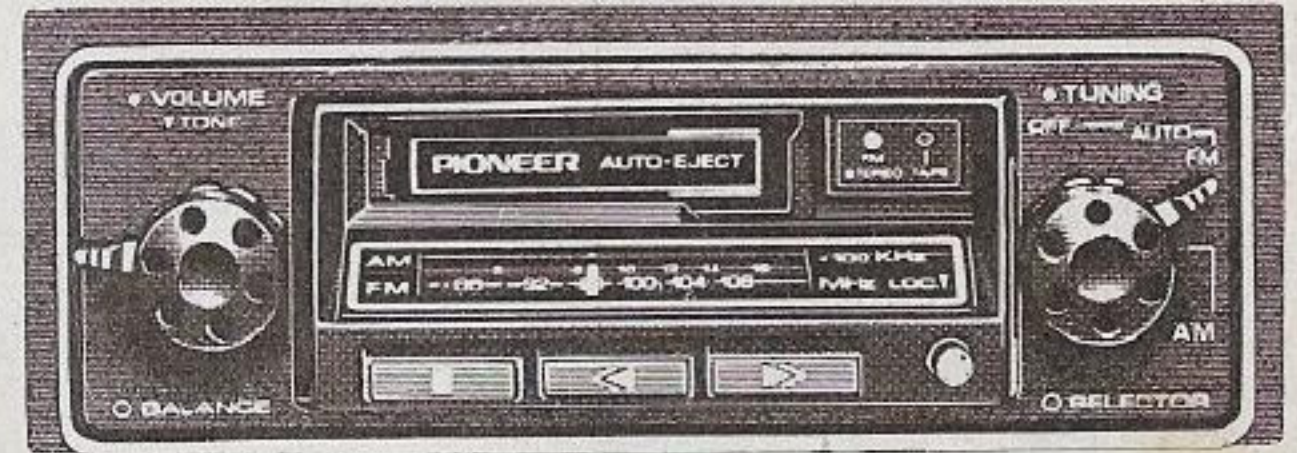
AUTOESTEREO

Sarno

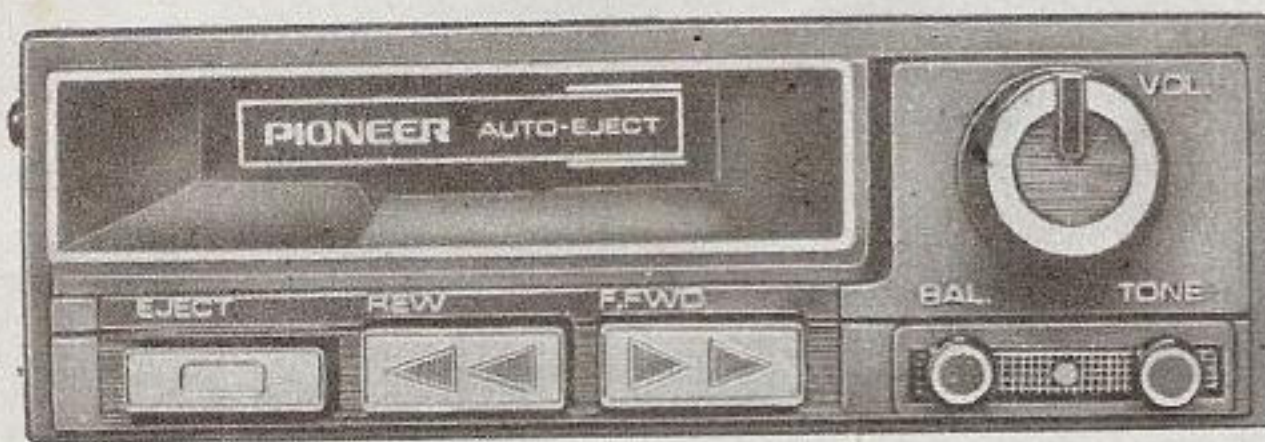
El sonido que todos los autos quisieran tener.



KP 8000 - Radio reproductor de cassette stereo AM-FM, con supersintonizador. Sintonizador a botonera (MWx2/FMx3). Conmutador de FM para mejorar relación señal a ruido. Conexión para supresor de ruidos externos, 8W (RMS) potencia. Atenuador entre estaciones. Eyección y reproducción automática.



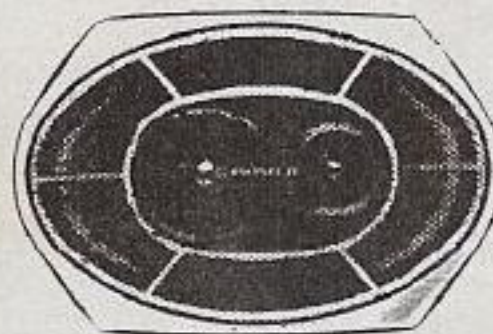
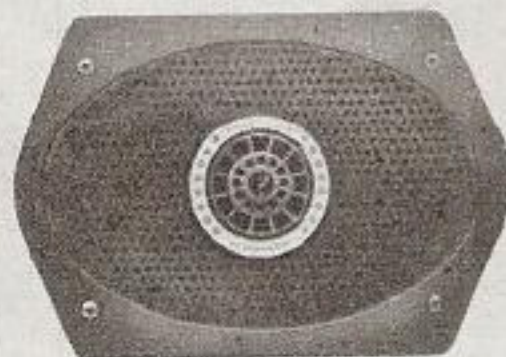
KP 4000 B - Radio AM/FM stereo con reproductor de cassette. Control de volumen, de tono y de balance. Rebobinado y avance rápido. Expulsión automática. Potencia de salida: 8W (RMS). Panel y perillas de control acabado negro mate.



KP 272 - Reproductor de cassette stereo. Control de volumen, tono y balance. Rebobinado y avance rápido. Expulsión automática. Potencia de salida 10W (RMS).



KP-373 - Reproductor de cassette stereo de reproducción automática. Control de volumen, tono y balance. Expulsión automática. Potencia de salida 10W (RMS).



LINEA COMPLETA DE PARLANTES ESPECIALES

Triaxiales, coaxiales, cross-axiales, cono dual, redondos y ovales para lunetas traseras y puertas.

PIONEER®
El sistema de sonido elegido por el mundo.

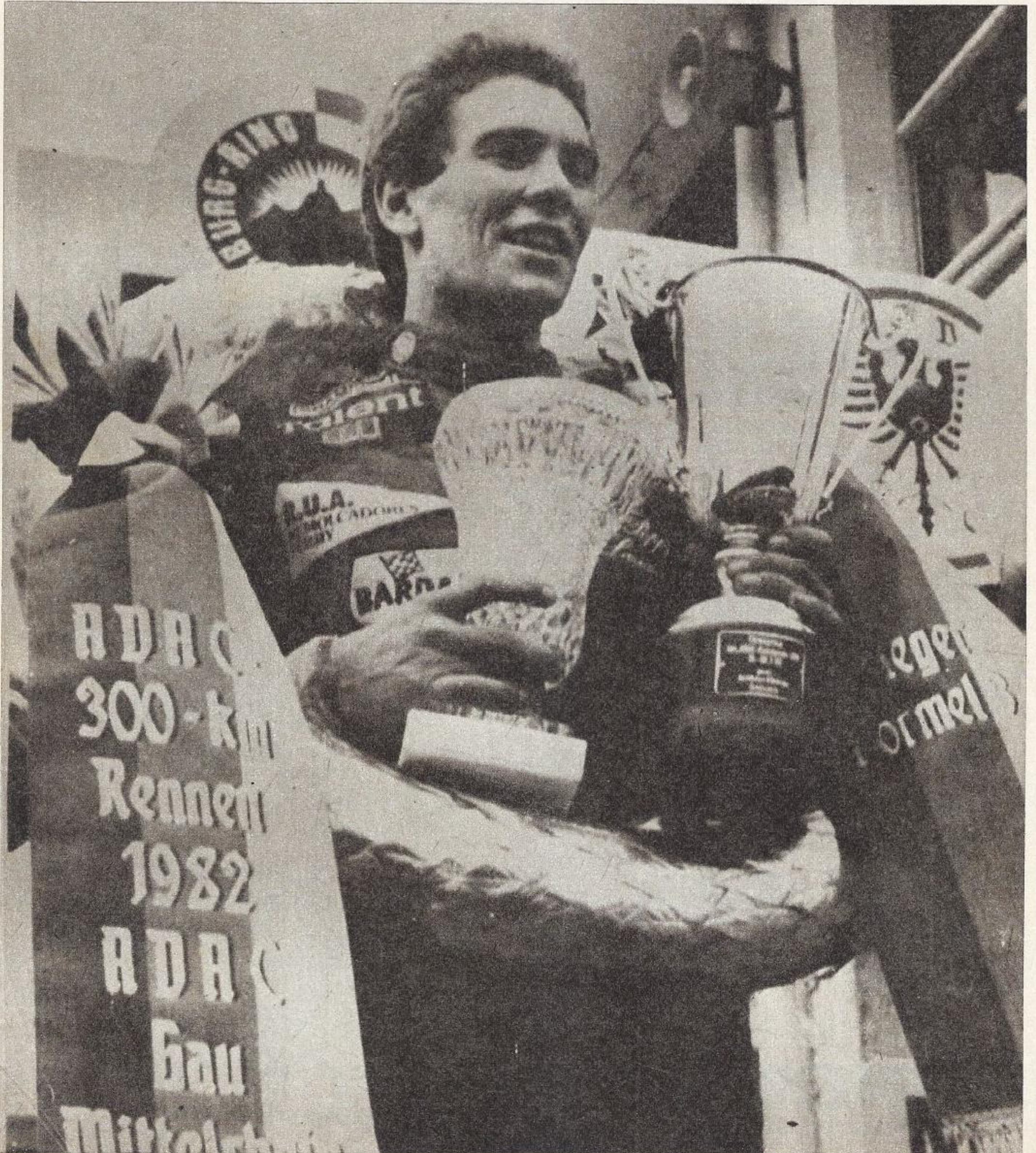
Distribuidores en Argentina
Virrey Liniers 162/68 - Bs. As.

bauhaus s.a.

UNICA GARANTIA Y SERVICE AUTORIZADOS POR
PIONEER ELECTRONIC CORPORATION, TOKIO, JAPON.

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA TRES- NÜRBURGRING

LARRAURI, EL "RING"



MEISTER" DE LA F-3

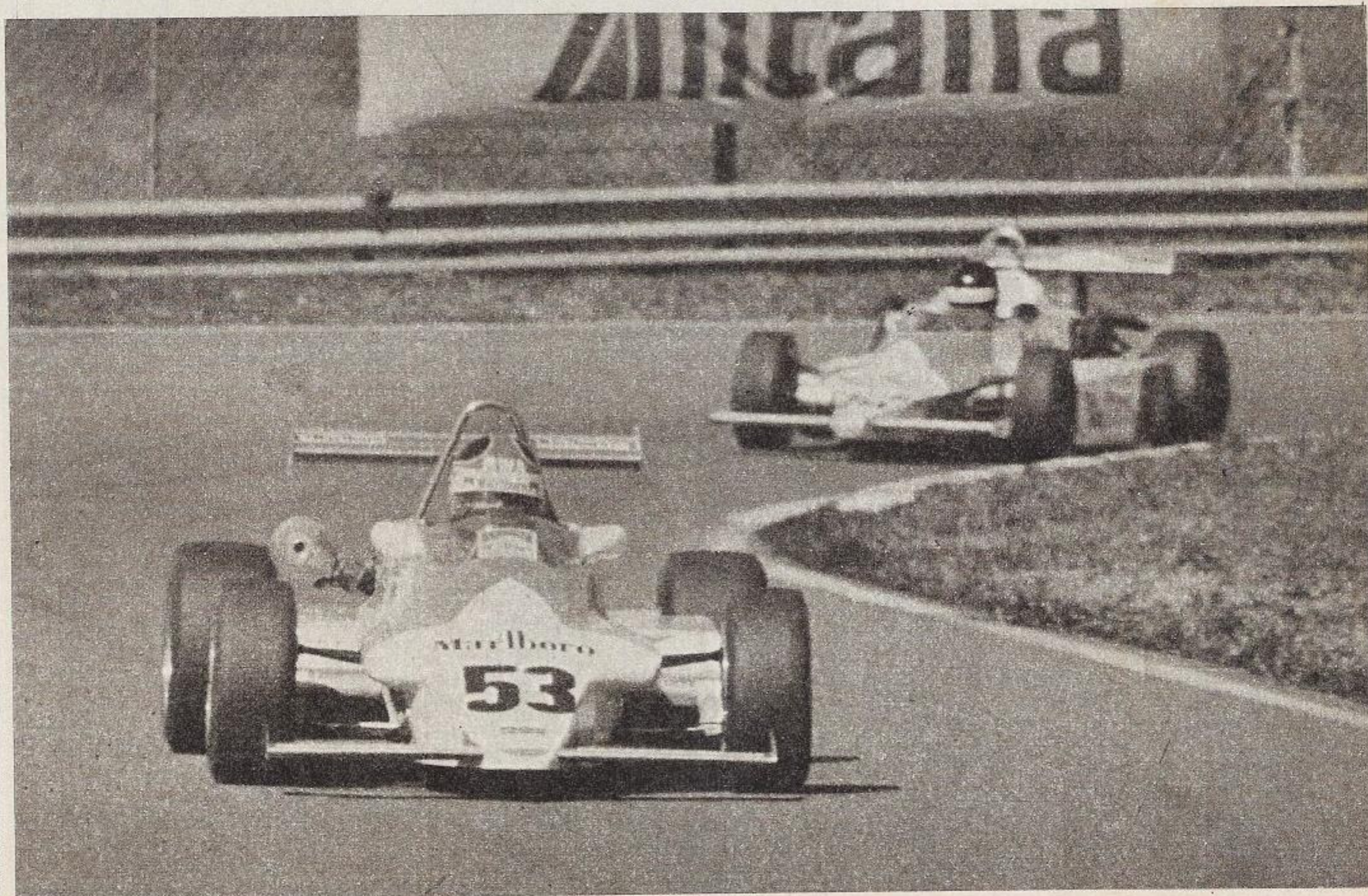
El título de "Maestro del Ring" se otorgaba a quien ganaba dos veces el GP de Alemania de F-1 en el circuito "grande", pero bien podemos extenderlo a "Poppy", quien por segunda vez consecutiva se impuso en este trazado, además de hacer lo mismo con las dos primeras competencias del torneo. Ferté y Pirro lo escoltaron

Indudablemente, no es lo mismo ganar en Nürburgring que en cualquier otro circuito. Como tampoco es igual llegar primero en Mónaco que en ..., por ejemplo..., Dijon. Hay lugares que tienen "algo" que los distingue. No es sólo tradición, sino la suma de muchos factores. De objetividades y (más que nada) subjetividades. Y el trazado del Eifel, mantiene ese especial "clima", aunque no sea ese clásico de 22 km y fracción (mandado a construir a fines de la década del '20, cuando la crisis que asolaba a Alemania, obligó al

gobierno de entonces a realizar obras públicas para dar empleo a buena cantidad de desocupados). Además, para Oscar Larrauri, el autódromo alemán indudablemente tiene una especial significación. Allí debutó el 30 de marzo de 1980, hace casi exactamente dos años, en la F-3 Europea, llegando 10º luego de haberse involucrado en dos accidentes. Allí, en 1981 ganó su primera carrera por el campeonato. Allí, hace sólo cuatro días, volvió a imponerse, sin atenuantes. Punteando de comienzo a fin, durante 43 disputa-

Luego de ganar por segunda vez en Alemania, Oscar Larrauri festeja en el podio, al cual pretende "abonarse" en este año.

Abajo: El chasis Euroracing se muestra por el momento levemente superior a sus rivales. Indudablemente, el trabajo efectuado por Pavanello rinde sus frutos y Larrauri cosecha.



dísimas vueltas, en las cuales un mismo pelotón de seis autos lo persiguió sin tregua. Pero en realidad la historia comenzó el jueves anterior, con los entrenamientos oficiales. El mejor tiempo de ese día lo logró Larrauri al girar en 51s15/100, con un chasis que ya se "veía" casi ideal, para el trazado. Y lo confirmó al día siguiente, cuando, durante la clasificación, el argentino remató la jornada con el logro (nuevamente...) del registro más rápido: 51s20/10. Lo seguía Alain Ferté, piloto de la escudería Martini-O.R.E.C.A., a 17/100.

El sábado, con un panorama francamente alentador, se realizaron las dos series clasificatorias a 18 vueltas cada una, que darían (en conjunto) el orden de largada de la final del domingo.

En la primera de ellas, John Nielsen se impuso sin mayores contratiempos. Su Ralt RT3 con motor Volkswagen se mostró muy adecuado y logró ganar por 2s17/100 a Alliot. Los siguieron Ravaglia, Pirro, Carlsson y Pandur. El promedio de la batería fue de 158.263 km/h.

En la segunda Larrauri, luego de luchar durante un buen rato con Ferté (anticipando en parte el posterior duelo del día siguiente), y constatar lo parejo del rendimiento en ambos autos, ganó por sólo 58/100. Detrás, en tercer lugar, Theys, completando los primeros seis con Eichmann, Zeller y Bordolie. El promedio fue levemente inferior a la primera: 158.060 km/h, lo que daba derecho a Nielsen a largar en el lado de la cuerda el domingo.

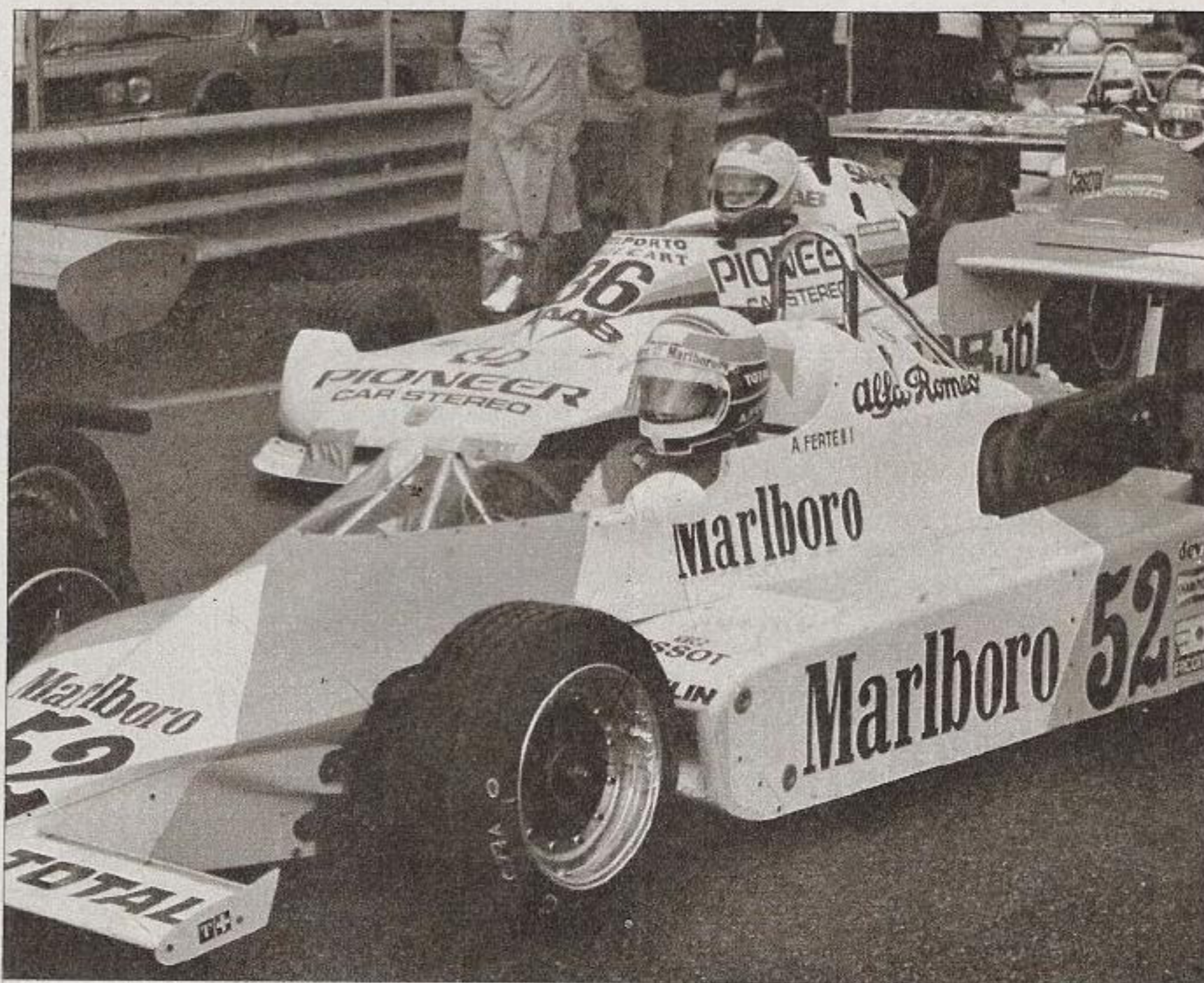
Oscar Larrauri era quien lo acompañaba en la primera fila, de acuerdo al ordenamiento dado por las respectivas series.

Sorpresivamente, el alemán se retrasó al darse la señal de partida, aprovechando entonces Larrauri para saltar inmediatamente a la primera posición seguido por Alain Ferté, Philippe Alliot, Emanuele Pirro, el mismo Nielsen (que intentó recuperar vanamente el valiosísimo tiempo perdido y una oportunidad desperdiciada) y Bruno Eichmann. Las primeras nueve vueltas no mostraron cambio alguno en este ordenamiento, circulando todos los nombrados en un abigarrado pelotón, hasta que, al comenzar el décimo giro, el francés Alliot realizó un trompo en la primera curva quedando sumamente relegado en relación a los punteros. Nielsen, que aprovechaba en su integridad la notable potencia de su motor Volkswagen, vio la oportunidad y mientras Pirro "peinaba" el freno para no embestir a Alliot, el alemán los superaba a ambos, colocándose tercero detrás de Larrauri y Ferté, quienes lideraban. Didier Theys, que había largado en sexta posición, se ubicaba

quinto, luego de retrasarse en su partida, y Bruno Eichmann, octavo al principio, se apoderaba del sexto lugar.

Por seis vueltas más, todo continuó así. Larrauri, Ferté, Nielsen, Pirro, Theys y Eichmann circulaban muy juntos, sin mayores diferencias entre ellos. Pero a partir de la decimoséptima vuelta, el argentino comenzó a despejarse lentamente de sus perseguidores. De 1s23/100 que tenía de ventaja en la 18va. amplió a 2s66/100 en la 30ma, continuando, además, las seis primeras posiciones inamovibles, pero mostrando a Alliot séptimo en buena recuperación, beneficiándose finalmente con el abandono de Eichmann. En la 40ma, Larrauri logró la diferencia más importante: 3s87/100 lo separa-

ban de Ferté, pero ya sólo restaban tres giros para finalizar, y la carrera estaba "en el bolsillo", de la misma forma que había sucedido dos semanas atrás en Mugello. Dieciocho puntos son un argumento inmejorable para que las grandes aspiraciones del team Euroracing en general y de Oscar Larrauri en particular, sean mantenidas. Sus principales rivales, los Martini MK37 del O.R.E.C.A., evidentemente aún no lograron mostrar todo su potencial, debido a que, en esta ocasión, no encontraron la puesta a punto ideal para el difícil compromiso que significaba este circuito, donde se debieron sopesar muy bien las ventajas de doblar "como un tren" o ganar más revoluciones en la recta.



CLASIFICACION

Campeonato Europeo de F-3, Circuito de Nürburgring de 2.292 m. 43 vueltas —Recorrido total 98.556 km. 28-3-82.

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	Oscar Larrauri	Euroracing 101-Alfa Romeo	37m18s68	43
2º	Alain Ferté	Martini MK37-Alfa Romeo	37m22s30	43
3º	John Nielsen	Ralt RT3-Volkswagen	37m23s21	43
4º	Emanuele Pirro	Euroracing 101-Alfa Romeo	37m30s19	43
5º	Didier Theys	Martini MK 37-Alfa Romeo	37m30s56	43
6º	Phillipe Alliot	Martini MK 37-Alfa Romeo	37m36s72	43
7º	Roberto Ravaglia	Dallara 382-Alfa Romeo	37m37s17	43
8º	Pablo Giangrosi	Ralt RT 3-Toyota	37m41s24	43
9º	Claudio Langes	Dallara 382-Toyota	38m01s37	43
10º	Joern Carlsson	Ralt RT 3-Toyota	38m05s73	43

Promedio del ganador: 158.486 km/h.

Record de vuelta: John Nielsen en 51s44/100 a un promedio de 160.404 km/h.-

Posiciones en el campeonato: 1º) Larrauri, 18 puntos; 2º) Pirro y Ferté, 9; 4º) Theys, 6; 5º) Nielsen, 4; 6º) Ravaglia, 2; 7º) Cappellotto y Alliot, 1.

Próxima carrera: 4 de abril en el circuito de Donington.

En una semana y media más, Donington será otro difícil examen. Hasta el momento todo se muestra inmejorable para Larrauri, pero falta pasar mucha agua bajo el puente, para intentar otra cosa que audaces profecías. ¿Larrauri campeón? Puede ser. Pero en pos de ese mismo objetivo luchan este año, no menos de otros cuatro pilotos. Y ninguno de ellos conjuga muy bien el verbo "perder".

ORDEN DE LARGADA (Final)

John Nielsen
Ralt RT 3-
Volkswagen

Oscar Larrauri
Euroracing 101-
Alfa Romeo

Alain Ferté
Martini MK 37-
Alfa Romeo

Philippe Alliot
Martini MK 37-
Alfa Romeo

Roberto Ravaglia
Dallara 382-
Alfa Romeo

Didier Theys
Martini MK 37-
Alfa Romeo

Emanuele Pirro
Euroracing 101-
Alfa Romeo

Bruno Eichmann
Ralt RT 3-
Toyota

Jo Zeller
Ralt RT 3-
Toyota

Jacob Bordoli
Martini MK 37-
Toyota

Joern Carlsson
Ralt RT 3-
Toyota

Hans Peter Pandur
Ralt RT 3-
Toyota

Alain Ferté antes de salir a la pista. El francés fue la "sombra" de Larrauri durante el fin de semana. Lo secundó en clasificación, serie, final y campeonato. Aunque en las primeras vueltas tuvo un ritmo similar al del ganador, no pudo mantenerlo.

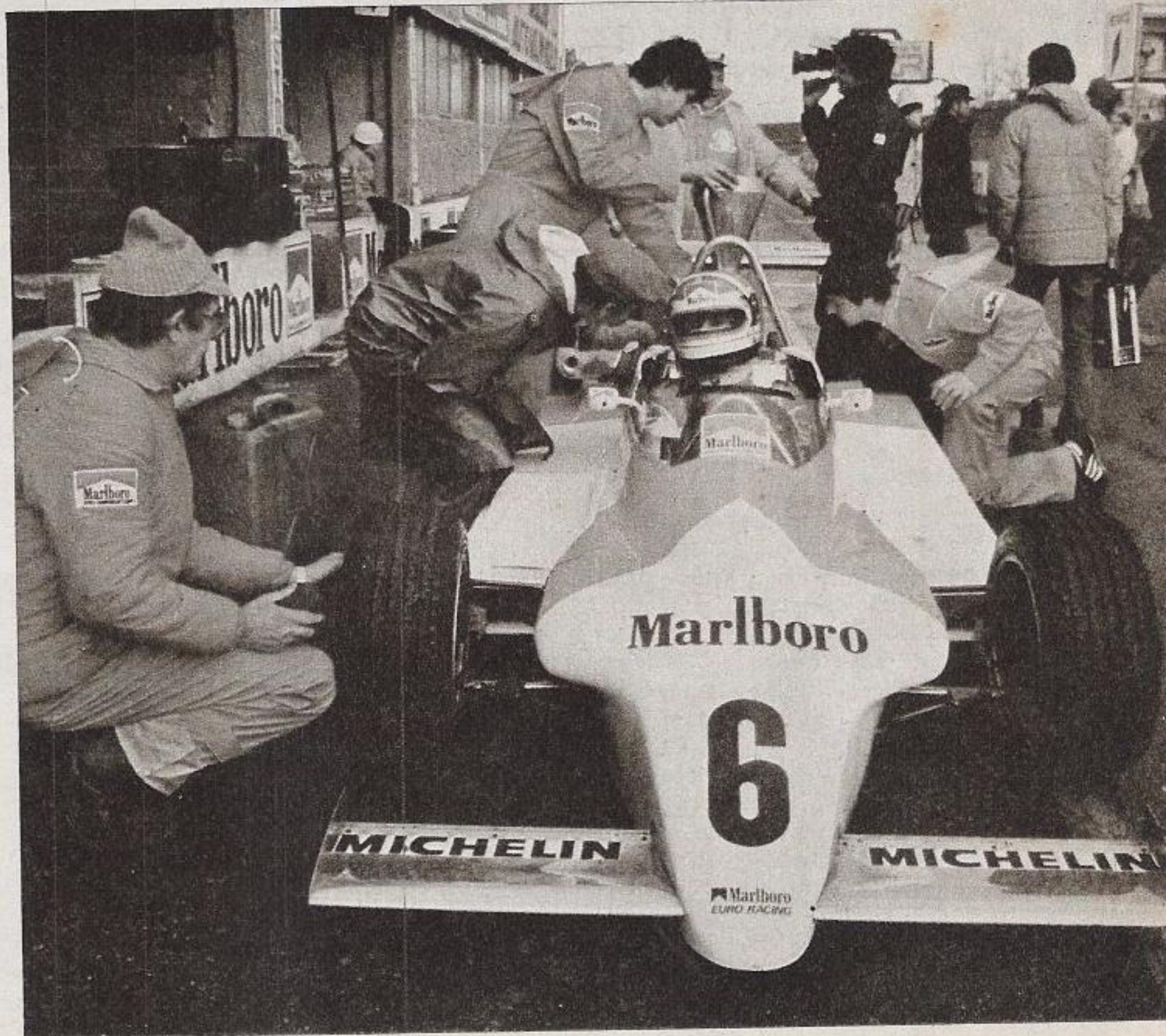
Cuarto luego de las 43 rondas, Emanuele Pirro —coequipier de Larrauri—, fue otro de los integrantes del nutrido pelotón puntero que persiguió a "Poppy" durante la carrera, aunque sin amenazarlo en ningún momento.

OSCAR LARRAURI "EL SECRETO FUE EL RITMO"

"Ya desde el jueves todo pareció andar bien. Los trabajos realizados funcionaron, y casi enseguida encontramos la puesta a punto ideal (o casi) que nos permitió hacer el tiempo. El viernes volvimos a aplicar la misma fórmula y resultó. Adelante nuevamente. Ya el sábado, en mi serie las cosas se complicaron un poquito. Alain (Ferté) partió algo mejor que yo y recién pude pasarlo en la segunda vuelta, aunque con él a mi espalda continuamente, manteniéndose ahí hasta que, por la vuelta nueve o diez, comencé a separarme, algo en buena parte logrado gracias a que mis frenos parecían andar mejor que cuando estaba con pastillas recién puestas. En las rectas, nuestros autos estaban muy parejos y no nos podíamos separar demasiado.

"Decididamente, la "quedada" de Nielsen en la largada de la final me benefició mucho. El auto suyo se había mostrado inesperadamente veloz el sábado, y era el rival más difícil que iba a tener en la carrera. Creo que erró un cambio. Después, con Ferté atrás, no hice más que mantener un ritmo fuerte pero constante, sin intentar "escapadas". Así nos mantuvimos en las primeras quince vueltas, con diferencias de menos de un segundo entre nosotros, pero después ya no me pudo seguir. Creo que el secreto de todo fue mantener un ritmo de vuelta durante toda la carrera. Y si bien el record de vuelta lo logró Nielsen —que venía fortísimo después de perder tiempo en la largada— en la 36, cuando quería recuperar a toda costa, sólo fue una centésima más rápido que yo.

La suspensión del auto la modificamos un poco el domingo a la mañana luego de las pruebas de tanques llenos. Endurecimos la barra delantera y ablandamos resortes. Así, el tren delantero asentaba bien cuando el auto salía de las curvas, y podíamos entrar mejor en la horquilla anterior a la recta de boxes. Sacamos algo de incidencia del alerón y eso fue todo, hasta la largada..., ya que una vez en carrera, tuve que ablandar desde el cockpit la barra trasera y modificar el balanceo de los frenos porque las ruedas delanteras tendían a bloquearse y pasé mayor capacidad frenante a las traseras, para no arruinar los neumáticos, que, al fin, terminaron casi impecables y con muy poco consumo marcado en los testigos."



F-Ford 2000 en Silverstone "Club":

Después de tres carreras con triunfos, tres pole positions y tres r

DA SILVA PARECE IMP

(Rosso debutó con un s



Ayrton Da Silva ganó nuevamente en F-Ford 2000 — como lo hizo en las dos primeras del año —, superando esta vez a Jack y Spencer. Debut de Rosso y Costilla, con Van Diemen semioficiales. Rosso fue sexto, luego de largar en segundo lugar, y Costilla terminó 23º al ser penalizado. El próximo domingo se corre en Donington



El domingo ganó por 17s de diferencia en Silverstone. Apenas un día antes había triunfado en Oulton Park. Hasta el momento, Ayrton es imparable.

Silverstone "Club" fue escenario de la tercera prueba del campeonato "Pace British" de Fórmula Ford 2000, donde por tercera vez consecutiva ganó el brasileño Ayrton Da Silva. En la misma debutaron los argentinos Víctor Rosso y Carlos Costilla, llegando sexto y vigésimo tercero, respectivamente.

Hasta el momento, Ayrton Da Silva, campeón de F-Ford 1600 (Torneos del RAC y TT) en 1981, resultó prácticamente inalcanzable en las tres carreras del torneo, en que intervino con un Van Diemen semioficial, obteniendo además pole positions, records de vuelta y, obviamente punteando con comodidad el campeonato. Durante este fin de semana el brasileño ganó el sábado en Oulton Park y el domingo en Silversto-

ne, superando por 17s1/10 al segundo, Colin Jack, seguidos por Russell Spence, Calvin Fish, Frank Bradley y el debutante Víctor Rosso.

LOS ARGENTINOS

Esta fue la primera presentación de Rosso y Costilla en F-Ford 2000, dos días después de recibir los flamantes Van Diemen. Por tal motivo, no pudieron ser de la partida el sábado en Oulton Park, prefiriendo la carrera del domingo. En Silverstone, al menos, Rosso había dado aproximadamente unas 70 vueltas de ensayo. En clasificación fue segundo detrás de Da Silva, a 6/10 de la pole, trabajando intensa-

mente para lograr mayor velocidad final y aprovechar las tres rectas extensas que tiene el circuito. Costilla, en cambio, debió conformarse con el 21er. puesto de largada.

Al mover los autos en la partida, Rosso erró un cambio, quedando relegado a la octava posición, mientras Da Silva tomaba la delantera con absoluta comodidad. Ya en esa primera vuelta, el argentino comenzó a recuperar, superando a Bradley y Fish, y pasando sexto al completar el giro inicial. En las vueltas siguientes se mantuvo en el mismo puesto, mientras Da Silva continuaba aumentando su diferencia respecto a Jack Spencer, segundo y tercero respectivamente.

records de vuelta...

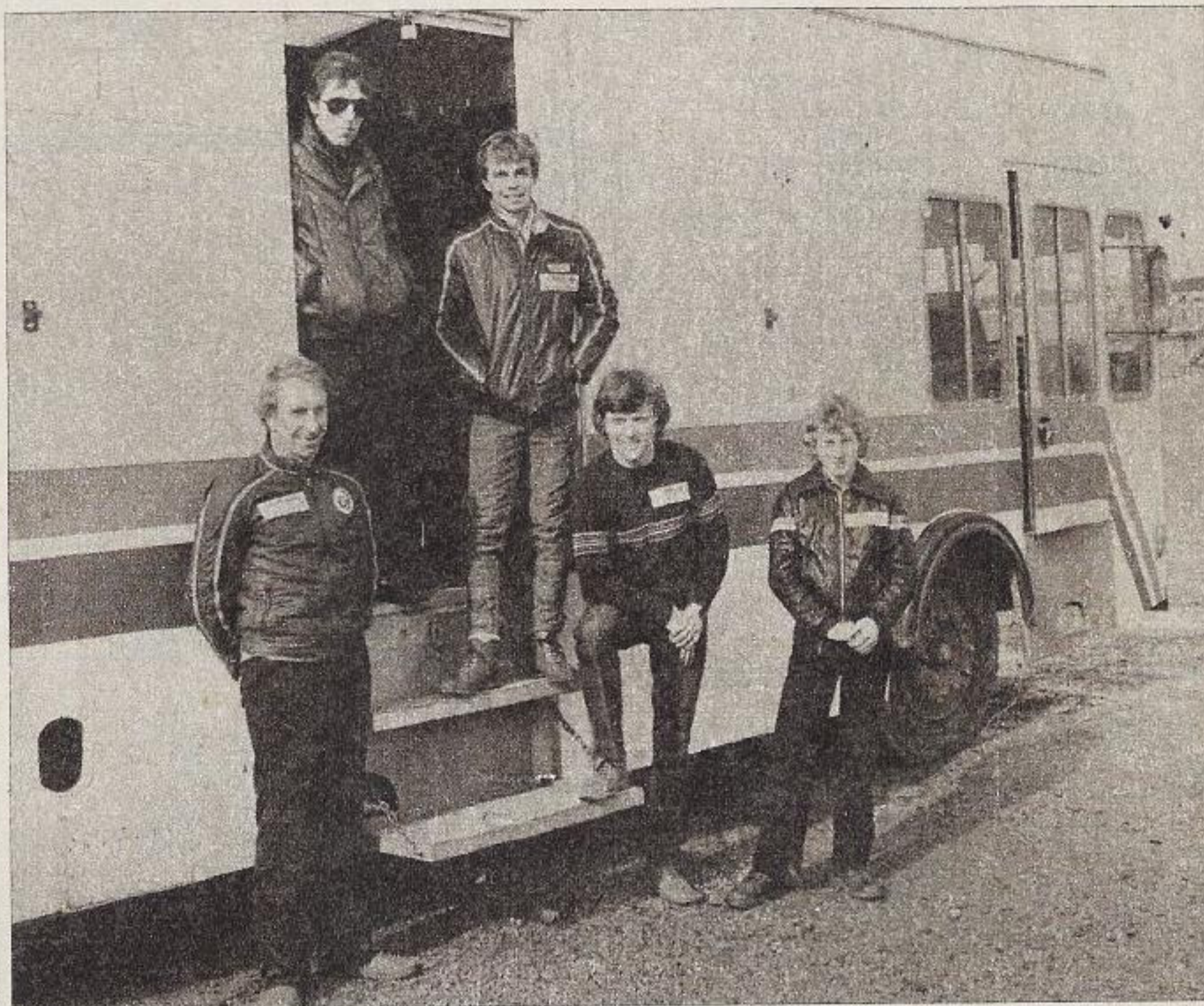
PARABLE (sexto puesto)

Promediando la carrera, Rosso fue superado por Bradley y Fish, que venían chupados, y al intentar recuperar su sexta posición, el argentino pasó de largo en la frenada de Woodcote, fracasando en el intento. Ese inconveniente lo retrasó con respecto al segundo pelotón, y de allí al final sólo pudo recuperar dos puestos, terminando sexto. Carlos Costilla, por su parte, llegó decimotercero, pero penalizado por adelantarse en la largada, quedando 23°.

Al término de la carrera Rosso reflexionaba: "De haber seguido dos vueltas más, creo que por lo menos terminaba cuarto, pero en este tipo de pruebas no hay error que valga porque son apenas 15 vueltas y 15 minutos de carrera. El domingo próximo espero largar en Donington ya con varias vueltas sobre el auto —que prácticamente conocí hace horas— y pelear la punta. Hoy estaba para ser segundo, pero el error en la largada es atribuible a mi falta de experiencia en este tipo de máquinas".

Al finalizar la reunión, los organizadores del campeonato confirmaron la inclusión de otras cinco competencias en el calendario, y el cambio de escenario del 30 de mayo, que originalmente era Snetterton, pasando ahora a Brands Hatch.

De todos modos, Rosso y Costilla sólo se presentarán en las veinte reuniones convenidas con anterioridad, según lo estipula el contrato firmado con su equipo.



De izquierda a derecha, Salisbury, Costilla, Rosso y dos mecánicos. En un día y medio, el equipo se preparó para correr en Silverstone, otorgando ciertas ventajas con un auto totalmente nuevo.

CLASIFICACION FINAL

Campeonato Inglés de FF-2000, Circuito de Silverstone "Club", de 2.588 m. Recorrido total 38,82 km —28-3-82

POS. PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º Ayrton Da Silva	Van Diemen	14m30s8	15
2º Colin Jack	Reynard	14m47s9	15
3º Russell Spencer	Van Diemen	14m49s3	15
4º Calvin Fish	Royale	14m50s9	15
5º Frank Bradley	Van Diemen	14m51s5	15
6º Víctor Rosso	Van Diemen	14m51s8	15

Promedio del ganador: 160,934 km/h.

Record de vuelta: Ayrton Da Silva, 57s6/10 a un promedio de 167,371 km/h.

Próxima carrera: el 4 de abril en el circuito de Donington.

Campeonato "Pace British" (disputadas 3 competencias): 1º) Da Silva, 66 puntos; 2º) Fish, 50 y 3º) Spence, 34.

REGINA CHAN



KOMET

birel

Gran Premio Coca-Cola

Punta del Este Uruguay
13-3-82

1º Claudio L. Manozzo
M. 101 - Parilla

Manozzo Hnos y Cia Srl
se adhiere al
G.P. Motociclismo de la Rep. Arg.

Manozzo Hnos.
y Cia. S.R.L.
De Moussy 1074
(1672) Villa Lynch -
Buenos Aires - Tel.: 757-1826



PARILLA

BRIDGESTONE

Bm

Año XVI
Buenos Aires del 30 de marzo al
5 de abril de 1982
Redacción: Av. Alem 896 - 1001 -
Capital Federal
TE: 32-6010/29 - Télex 9229 Abril AR

DIRECTOR
Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION
Alberto del Priore

REDACCION
Ricardo Delgado, Oscar Fittipaldi (*Prosecretarios*), Jorge Fernández Morano, Eduardo Neira (*Redactores*), Tomás Kobayashi (*Archivo*).

DIAGRAMACION
Eduardo César González (*Jefe de Arte*), Carlos Romanó (*Jefe de Diagramación*), Enrique Giovanetti, Eugenio Cuttica (*Diagramadores*).

COLABORADORES
Héctor Cademartori, Ronald Hansen, Jorge Landini, Jorge Maggi, Héctor Olano, Marcelo García Lobelos.

SECRETARIA
Maria Delia Cedrés de Mango

SECCION FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos (*Jefe*)
Servicios Fotográficos Especiales: Osvaldo Dubini, Juan C. Franceschini, Isidoro Rubini.

SERVICIOS EXTERIORES
Mario Ceretti (*Director*)
Héctor D'Amico, Mario Diamant (Nueva York), Armando Puente (Madrid), Fernando Elenberg (Roma), Germán Sopena (París).

EDITORIAL CREA S.A.

AREA PUBLICIDAD
Gerente: Nicola Bóvoli
Gerente Adjunto:
Fernando Costanzó
Gerente Departamento Ventas:
Oscar Paimo
Gerente Departamento Atención Clientes:
Gerardo Cerolini
Jefe Sección Tráfico: Rodolfo Eusebio
Promotores Corsa: Hernán Castelli, Juan Carlos Macía.

AREA CIRCULACION
Gerente: Osvaldo Andrés
Av. Belgrano 624 - 1092 Capital
T.E.: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL
Gerente: Ing. Mario Palanconi
Av. Roca 4410 - 1602 Florida
(Prov. Bs. As.) T.E.: 760-5543

Toquecitos



TURISMO CARRETERA

LAMENTABLE — Un hecho muy lamentable se produjo instantes antes de comenzar la **Asamblea Anual Ordinaria** de la Asociación Corredores Turismo Carretera. En esos momentos ingresó a la sede de la **ACTC** una comisión policial con una orden judicial por la cual se debía incautar el **Libro de Actas** de dicha asociación. Un reportero gráfico que en esos momentos se encontraba cubriendo la nota para la agencia Noticias Argentinas, tomó una fotografía de la escena. Inmediatamente, dirigentes de la **ACTC** procedieron a retirarle el rollo utilizado dado el carácter privado de la reunión.

CAMBIO — **Osvaldo Micó**, que se aprestaba a debutar en TC-2000, recibió una interesante propuesta de parte de la Asociación de Comerciantes de La Avenida Crovara, propietarios de la máquina de **TC** que en su momento utilizó **Julio Salgado**. El Centro Comercial le cedió el auto a **Micó**, una cupé **Dodge GTX** totalmente nueva. Como se recordará, el TC anterior resultó totalmente destruido en el vuelco que sufrió **Salgado** en el circuito de La Plata, el año pasado. El ex piloto de la categoría Turismo debutará en la competencia que se realizará en el mes de abril en el autódromo municipal.

EVOLUCION — Evolucionan favorablemente los heridos en la carrera de **Tandil**. Tanto **Marcelo Bojanich** como su acompañante **Oscar Dadomo**, se encuentran internados en el Hospital Italiano de la Capital Federal, donde han sido sometidos a sendas intervenciones quirúrgicas para acelerar la evolución de las fracturas expuestas

que sufrieron en aquella oportunidad. Los médicos que los asisten se muestran sumamente optimistas, en cuanto a la rápida y total curación de las heridas que padecen en los brazos.

COMISION — Si el hecho mencionado anteriormente no suponía un inconveniente legal para que se concretara la Asamblea de la **ACTC**, los corredores de la popular categoría tendrían ya una nueva Comisión Directiva. La misma se integraría con **Octvio Suárez** como presidente; **Francisco Politano** y **Oscar Aventín**, vicepresidentes; **Rubén Gil Bicella**, secretario; **Marcos Loicoco**, prosecretario; **Juan Deambrosio**, tesorero; **Carlos Mani**, prosecretario; y **Remo Ríos**, **José Santagatti**, **Roberto Santoncito**, **Carlos Cervini**, **Antonio Aventín**, **Pedro Suárez**, **Pedro Doumic**, **Emilio Satriano** y **Oswaldo Sasso** como vocales. Se dice que una de las primeras medidas que adoptará esta flamante **CD** sería una amplia y generosa amnistía.



TURISMO

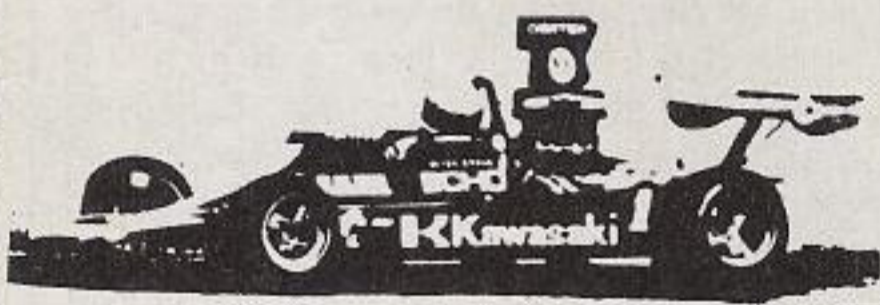
POSIBILIDAD — La proximidad del **Rally Internacional Codasur**, que organizará el **ACA** en la provincia de **Tucumán** durante el mes de julio, ya comenzó a generar las primeras informaciones respecto de la intervención de grandes equipos europeos. Aparte de los de Opel, Datsun y Lancia, se presentarían con tres unidades. Dos de ellas serían confiadas a sus habituales tripulaciones europeas, y la tercera podría ser conducida por un piloto argentino. El nombre de **Luis Di Palma** se ha mencionado como el elegido para tal función. Di Palma tendría así la oportunidad de retornar a las carreras de ruta donde inició su campaña deportiva. En esta oportunidad, contaría con un **Audi Quattro**, auto con cuatro

de BOCINA

ruedas motrices que está causando sensación en Europa.

ESPECTACULAR — Movidos por la intención de rodear a su categoría de un ambiente espectacular, los directivos del **Club Argentino de Pilotos** tiene en estudio una variante para sus carreras en ruta. El proyecto consiste en agregar acompañantes, debiendo ser éstos figuras con gran ascendiente entre el gusto popular. Artistas, futbolistas, boxeadores y hombres públicos serían los invitados.

SIN DEFINICION — A pesar de que en varias oportunidades se mencionó que la empresa **Sevel** había definido su política para la presente temporada, no se conocen aún los nombres de los pilotos que deberán defender los prestigios de **Peugeot** y **Fiat** en las competencias de Turismo. Tal situación preocupa seriamente a **Francisco Alcuaz** y **Carlos Garro**, que en un principio habían sido nominados como pilotos oficiales. Esto debería definirse en el curso de la corriente semana.



MONOPLAZAS

VEDA — Los pilotos nucleados en la **APF-4** han decidido limitar los **entrenamientos previos** a cada competencia. Por acuerdo interno, solamente se podrá girar en el circuito de la eventual competencia, a partir del viernes anterior a su realización. Vale decir que la actividad se limitará a los entrenamientos oficiales dispuestos por los organizadores. Con este sistema se pretende abaratar los costos, ya que se gastarán menos cubiertas y se ahorrarán días de estadía en ciudades alejadas de la

Capital. Esta disposición tiene aplicación para la carrera que se realizará el domingo venidero en Buenos Aires, por lo tanto no se llevarán a cabo prácticas sobre el circuito N° 5.

PROYECTO — Un grupo de empresarios y promotores argentinos está trabajando en la programación de una temporada de **F-3** en nuestro país. Los planes contemplan la realización de tres carreras, una en **Buenos Aires**, otra en **Mendoza** y la restante en **Punta del Este (Uruguay)**. Participarían de la misma, los corredores argentinos que están en Europa (**Larrauri, Benamo, Mansilla, Argüelles, Rosso, etc.**) junto a los más destacados valores de la especialidad que militan en los Campeonatos de la **F-3** europea o inglesa.

INTERES — Sumamente interesado se muestra **José Pedro Passadore** en los motores que preparan los hermanos **Rullo**, luego de la experiencia que le tocó vivir en la carrera de **Punta del Este**. En esa oportunidad, el volante uruguayo utilizó una planta motriz de los preparadores de Lomas de Zamora, ante la falencia que tuvo el motor que le suministró en primera instancia **Oswaldo Antelo**. Passadore está empeñado en conseguir que **Rullo** le brinde su asistencia técnica, pero **Rubén** no parece dispuesto a suministrarle sus motores. La intervención de **ACRA** podría aclarar la situación.

MAS PREPARATIVOS — Además de las tratadas en nota especial que publicamos en otras páginas de este mismo número, varias novedades (y/o confirmaciones) se han agregado al panorama de la naciente temporada '82 de la **F-R**. Entre ellas, que **Néstor Comelli** sigue avanzando en los últimos pasos de la construcción de su propio auto, con el que quizá vuelva a competir; que **Juan Laskac**, aparte de seguir contando con **Fernando Croceri** como piloto oficial, preparará los motores de **Carlos Gunther** y **Alejandro Treglia**, compitiendo éste último —probablemente desde la segunda del año— con un nuevo chasis construido por **Xamar**, que se sumaría así a otras iniciativas de constructores "particulares".



TC 2000

PRESENTACION — El viernes próximo se realizará la presentación del nuevo equipo que acompañará a **José Miguel Pontoriero** durante la presente temporada. El acto se concretará en la Cabaña San Roque (**Avda. Gral. Mosconi 2281, San Justo**), donde se presentará el nuevo auto que el equipo de **Aldo Bellavigna** pondrá a disposición del popular "Tero". Se trata del mismo **Dodge 1500** preparado por **Juan C. Pianetto**, que el año pasado fuera conducido por **Carlos Marincovich**. La máquina lucirá nuevos colores, correspondientes al nuevo auspiciante: **Klaukol**.

SANGRE CORDOBESA — Un piloto de **Córdoba** se incorporará al **TC-2000**. Se trata de **Juan Carlos Larroca**, quien hasta hace muy poco se dedicaba a la categoría Turismo. Larroca le encargó a **Juan Carlos Benavidez** que le "atienda" un **Dodge 1500**, máquina totalmente nueva que deberá ser modificada en la parte suspensión por el preparador de Ciudad General Belgrano. El piloto cordobés espera debutar en la competencia que se realizará en **Río IV** como apertura del Campeonato 1982.

SIN MODIFICACION — **Jorge Omar Del Río** le restó importancia a las versiones que mencionaban un posible replanteo en el reglamento técnico de la categoría. **Del Río** aclaró que todos los preparadores están conformes con el actual reglamento, y que cualquier gestión para tratar de modificarlo, debe realizarse ante los directivos de la **APTC-2000**. Aseguró el bicampeón de la categoría, que está asegurada la presencia de los grandes equipos en la primera competencia de la temporada.

Marina
S.A. Piccola

AGENTE OFICIAL

HONDA

Exposición y ventas

Av. del Libertador 1951/64 - Olivos
Tel.: 797-6453/5042 - 795-4129

**DEPARTAMENTO DE
REPUESTOS**

Disponemos de toda la línea de repuestos
para motos y automóviles **HONDA**.

Amplio stock de cubiertas

**ENVIOS A TODO EL PAIS
CONSULTENOS**

Av. Maipú 2955 - (1636) Olivos - Bs. As.
Tel.: 791-7979

Las clases comienzan en su casa.

La casa es la primera escuela.
Y los padres son los primeros maestros. Los que enseñan a hablar.
Los que enseñan a pensar.
Es un deber mandar a sus hijos a la escuela. Pero también
lo es acompañarlos en su aprendizaje.
El hogar debe ser escuela. Y ejemplo.
Porque esperar todo del maestro y del Estado es negar
su responsabilidad de padres.



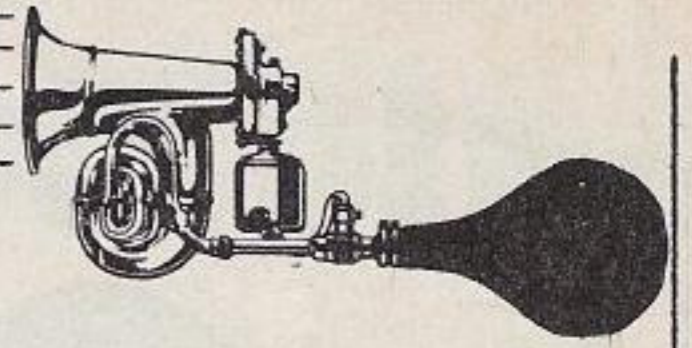
Su Casa: Escuela N°1



CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Toquecitos



NO VA MAS — Tanto **Juan María Traverso** como **Esteban Fernandino** han decidido no intervenir este año en las carreras de **TC-2000**. Ambos consideran que no será posible financiar la actuación del equipo de **José Miguel Herceg**, preparador de las máquinas durante la

gestión del equipo oficial **Ford**, dado el importante costo que tal presentación demandaría. Solamente en el caso de que la **CACF** revea su actitud, ambos corredores, Traverso y Fernandino, se anotarían en las competencias de Turismo Competición dos litros.

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 4 de abril de 1982

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Uno Internacional: En el circuito urbano de la ciudad de Long Beach se realizará la tercera competencia válida para el Campeonato del Mundo de F-1. La carrera se iniciará a las 17 (hora local) y será televisada por ATC. Participará el argentino Carlos Reutemann.

Fórmula Tres Europea: En el trazado británico de Donington se concretará la tercera prueba por el Campeonato Europeo de la especialidad; intervendrá el piloto santafesino Oscar Larrauri.

Fórmula Ford 2000: Compartiendo la jornada con la F-3 Europea, se llevará a cabo en Donington la segunda fecha por el Campeonato inglés de FF-2000. Se anuncia la participación de los argentinos Víctor Rosso y Carlos Costilla.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeonato Argentino de Pilotos: Utilizando por primera vez un circuito semipermanente, el Club Argentino de Pilotos hará disputar en la ciudad de Pergamino la tercera carrera de la temporada por el Campeonato de Pilotos Datsun. La carrera se disputará en una sola serie y tendrá una duración de dos horas. Previamente, el sábado, en un circuito de 1.800 m., se realizarán pruebas de clasificación. La entrada costará \$ 40.000.

Fórmula Renault Argentina: En el autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires se iniciará el Campeonato Argentino de F-Renault YPF. Se utilizará el circuito N° 5 y el programa consiste en disputar series, repechajes y final en horario matutino.

ACTIVIDAD ZONAL

(Por los campeonatos de la Regional 4 en la provincia de Santa Fe.)

Turismo Grupo 2: Segunda competencia del campeonato, organizada por la Autopeña Ciudad de San Lorenzo en la localidad homónima.

Karting Mayor Santafesino: Primera prueba de la temporada, compartiendo el programa con el Turismo Grupo 2.

Karting Promocional: Organiza el Club Unión de Los Cardos iniciando el campeonato para las clases "A" y "B".

Karting Sancarlino: Segunda carrera, a realizarse en Saá Pereira por el Club Atlético Belgrano.



- **KAWASAKI**
- **YAMAHA**
- **SUZUKI**
- **HONDA**

AFINACION - SERVICE - PERFORMANCE.
LEVAS, RESORTES, TAPAS DE CILINDRO, BIELAS
CIGUENALES Y CILINDROS

ALBERTO CRESPO COMPETICION

ACASSUSO 1393. OLIVOS. T. E. 795-9864 (Altura Av. Maipú 3200)



FRENOS A DISCO

Kits completos para
TODAS LAS MARCAS
NACIONALES E IMPORTADAS
UNICOS FABRICANTES

FRENOS

ADAPTACIONES DE BOMBAS Y CALIPERS A MOTOS IMPORTADAS
EQUIPOS DE COMPETICION SIMPLE Y DOBLE DISCO VENTILADO
Av. Maipú 1115 - Vicente López (1638) Tel. 791-6952

CYCLE WORLD

- * PROTECTORES DE CARTER *
- PARRILLAS PORTAEQUIPAJES
- * EQUIPOS DE ESCAPES 2 a 1 -
4 a 1 y 6 a 1
- * HONDA * KAWASAKI *
- SUZUKI * YAMAHA

Somos fabricantes.

Precios especiales para revendedores.

Envíos al interior.

Av. del Libertador 8404 - Cap.
T. E. 701-5419

MOTOMANIA

Importador directo.

- HONDA ◦ SUZUKI ◦
- KAWASAKI**

CONSIGNACIONES - PERMUTAS
MOTOS Y ACCESORIOS
nacionales e importados

Ventas por mayor y menor
Enviamos pedidos al interior

SERVICE MECANICO ESPECIALIZADO
CANNING 817 - CAPITAL
773-2912

CASCOS

INTEGRALES Y ABIERTOS
FABRICADOS EN FIBRA DE VIDRIO

CARENADOS

- **KAWASAKI** • **SUZUKI** • **ZANELLA** •
- HONDA** • **YAMAHA** • **GILERA**

ENVIOS AL INTERIOR

Fabricantes y Distribuidores **GUIRAL Y CIA.**
AV. PUEYRREDON 981. TEL. 84-8947/9951.

CUBIERTAS Y CAMARAS
IMPORTADAS
PARA CICLOMOTORES

200-14 225-14 400-8

Envios a todo el país: 760-3068



LAVA - LUSTRE
PLASTIFICADOR

ES UNICO

PARA
AUTOMOVILES

- NO SE ENJUAGA
- DA MAS BRILLO Y PLASTIFICA



SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO



* **REPUESTOS** *

* REPUESTEROS * LAVADEROS
CONCESIONARIOS DE AUTOS
IMPORTADOS:

DIRECTORIO 4500, CAP. Tel. 67-1058

AMPLIO STOCK DE REPUESTOS DE:
* HONDA 400 a 1100
* SUZUKI 400 a 1100
* KAWASAKI 440 a 1300
TODO TERRENO SUZUKI 125 y 250
TODO TERRENO HONDA 125 a 500
CROSS: TODA LA LINEA SUZUKI 125
ENVIOS AL INTERIOR SIN CARGO



JORGE OMAR DEL RIO SRL
Escuela de pilotos

Cursos prácticos sobre mono-
plazas de F. Renault. Informes
por carta: Rastreador Fournier
2522. Olivos (1636) Bs. As. o
personalmente en el Autódromo
de Bs. As. los Martes y Jue-
ves entre 12 y 14 hs.

BUZOS ANTIFLAMA
"NESTOR SALERNO"

15 años de experiencia. Seguridad
y comodidad en carreras. Unico
distribuidor: AUTOPISTA S. C. A.
Cochabamba 2296. Tel: 941-8096

LIQUIDAMOS STOCK VOLAN-
TES SANDRINI. Originales y
planos deportivos a precios sept-
bre. 81. Consúltenos de 14 a 19
hs. 86-6285.

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60
(1694). EL PALOMAR

APOYACABEZA

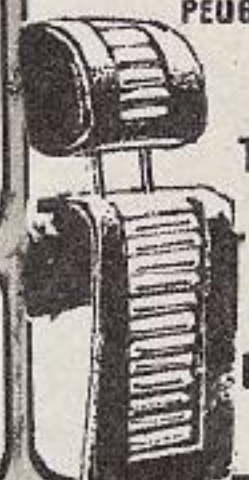
TOTAUTOS

ORIGINALES

PEUGEOT * DODGE * FIAT
Y UNIVERSALES
R-12:

TODOS LOS COLORES
ORIGINALES
FORD GHIA
(Con almoadillas)

Estados Unidos 40
VILLA MARTELLI.
Tel. 760 - 6477



BUZOS ANTIFLAMA

ROPA INTERIOR
Y MASCARA ANTIFLAMA
* BOTAS * GUANTES *

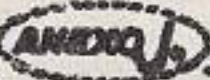
CASCOS

Av. La Plata 1301. Cap.

EDANOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA
Tel. 922-3226

- * Cascos * Puños esponja *
- Guantes * Alforjas * Mochilas

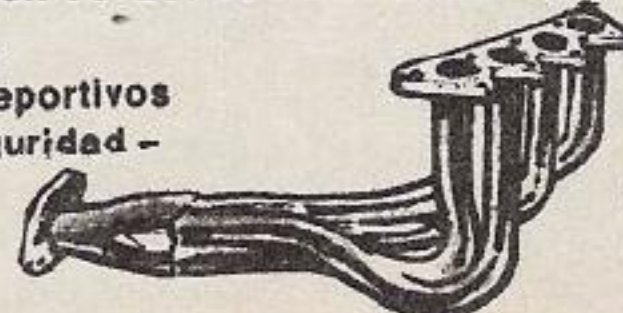


JUAN B. JUSTO 4300



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

silenciadores
y escapes deportivos
laula de seguridad -



NACIONALES
e IMPORTADOS

EQUIPO
RENAULT 18

Barloomé Mitre 2033 Ruts 7 Km. 36,600 MORENO Bs. As. Tel: 0228-20366



MERCADO DEL AUTOMOVIL

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabras Corsas, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o depósito en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. o en alguna de las siguientes receptorías: en Capital Federal, San Juan 1942, Tel. 27-7934; en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos 308, 6° piso, Tel. 40-181.**

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante.

Los avisos recibidos hasta el día jueves

de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabras Corsas.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

- 1.0 Automóviles de competición (compra, venta, permuta)
- 2.0 Automóviles (compra, venta, permuta)
- 2.1 Automóviles de colección (compra, venta, permuta)
- 2.2 Automóviles importados (compra, venta, permuta)
- 2.3 Autos fuera de serie (compra, venta, permuta)

- 2.4 Auto ahorro (compra, venta, permuta)
- 3.0 Camiones (compra, venta, permuta)
- 4.0 Pick-up (compra, venta, permuta)
- 5.0 Motocicletas (compra, venta, permuta)
- 6.0 Repuestos y accesorios (compra, venta, permuta)
- 7.0 Herramientas y máquinas (compra, venta, permuta)
- 8.0 Náutica (compra, venta, permuta)
- 9.0 Casas rodantes y trailers (compra, venta, permuta)
- 10.0 Varios
- 11.0 Automodelismo

Parabras Corsas
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

— 26-02 Corsas 823 correc. para Alfredo R.H.

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de competición — VENTA —

FIAT 07 urgente listo para ganar ex Bonario ex Negri, el mejor 07, acepto permuta. Tratar Nicotera competición, Gaona 1012 Haedo o 651-3923, por Sergio.

VENDO FIAT 850 cc libre ya gané campeonato de la A.A. Oeste y no quiero más. Todo lo mejor de Nicotera, listo para largar. Amanda Allen 421.

MOTOR KART competición, marca GAE, estado impecable con motoplast urgente \$ 4.500.000. Teniente Espora 8475, Pablo Podestá, Buenos Aires.

AUTOMOVILES DE COMPETICION venta Alberto Nomoedeu vende o permuta su TC. del Oeste listo para largar. Tratar

avenida Belgrano 265, Arrecifes, horario 19 a 21 hs.

LASER INTERNACIONAL completo listo para correr una verdadera máquina. TE. 982-1750, 982-3579, de 9 a 17 hs., señor Iglesias.

VENDO F. RENAULT a estrenar listo para largar, motor y caja 0km y un motor de repuesto acepto permuta pido. \$ 65.000.000 visitar de 8 a 12 hs y 14 a 18 hs en Echeverría 1219 av. Maipú pdo. de San Martín preguntar por Roberto Venturelli.

FACHETTI VENDE su Falcon Sprint 79 con los mejores fierros ganadores de 2 campeonatos 1 sub., y stokar más de 210 y relación dif. autoblocante. General Fructuoso Rivera 2555, Capital.

FORMULAL CINCO vendo chasis sólo motor lateral dos carreras muy barato. Avenida Lastra 3585, Capital TE: 53-1127 de 8 a 19 Hs.

KARTING COMPETICION VARA-KOMET completo para categoría juniors, gomas fliter, vendo o permuta por enduro 250 cc. en adelante. Aviador Chaves

2255, Palomar Teléfono 751-5049 ó 611-5795. Preguntar por Mily.

KARTING COMPETICION TRAK-GAE gomas fliter, varios triunfos y records, increíble oportunidad vendo urgente \$ 6.500.000 solamente al contado. Avenida Las Heras 2143 8° piso "A". TE. 826-6627, Capital Federal.

EQUIPO COMPETICION EX F.4 2 chasis Crespi completos, motor 1050 sin uso, rotulas carburadores relaciones llantas cubiertas suspensiones embragues diferenciales cajas velocidades; accesorios varios tratar COOPERADORA ESCUELA TECNICA N° 1. Benito Juárez Pcia. Bs.Aires, TE. 2.788.

FORMULA-4 CHUBUTENSE: chasis Alpha 824, suspensiones diseño Brabham BT-36, carrocería tipo Martini Fórmula 3. Dirección, rótulas, espirales, barras, Crespi. Amortiguadores Jorsa. Tratar: señores Mateos o Fernández. Belgrano y Cabot. Trelew (Chubut).

VENDO CHASSIS KART competición completo sin motor Tratar Mendoza 72, Villa Ballester TE. 768-5402.

FORMULA DOS CRESPI Fiat 125, caja Sáenz, todo nuevo varios repuestos. Chasis solo o completo. Rubén Mario 4052, Munro Bs. As., ver de tarde.

IAVA 1300 Europa turismo, modelo 80 vendo o permuta por auto de calle mecánica Balestrini, ganador varios repuestos. TE. 72-7443, Capital.

F-2 CHASIS Crespi en marcha 2 motores 30, relaciones trayler, Bacacay 5276, TE. 67-6354.

FORMULA 2 BERTA ex Di Palma, mecánica De Guidi. Listo para largar, ruedas, relaciones, repuestos varios. Vendo permuta automóvil nacional, importado, diferencia convenir, Grigioni Angel 13, esquina 36, La Plata.

AUTOMOVIL COMPETICION vendo, permuta Tullia XVI, fierros Balestrini, gomas lluvias, slik. Llantas trailer, todo nuevo caja TCM, todas relaciones tres trompas listo para largar en marcha. Juan B. Justo 3549, TE: 59-3114.

TORINO T.C. vendo permuta, mecánica Dangelo, casco nuevo, seis Michelin, tapa cilindros, montada rodillos, una joya. Llamar Pelizzari Duval 355, Santa Rosa, La Pampa, TE 2484.

FORMULA CINCO coche completo con motor Gilera 200 cc o Zanella de punta. Escucho oferta llamar tel 2-2621. Ponele precio y te llevás todo. Caseros N° 78. Chascomús, prov. Buenos Aires.

VENDO O PERMUTO F-4 Tulia 17 8 ruedas, 20 relaciones, 2 motores, caja TCM, mecánica Rulo, repuesto, trailer, 6 carrera corridas. Santo Dumont y Montenesso, preguntar por Teresio.

KARTING COMPETICION TRAK-GAE gomas fliter, varios triunfos y records, increíble oportunidad, vendo urgente \$ 6.500.000, solamente al contado. Avenida Las Heras 2143 8° piso "A", TE. 826-6627. Capital Federal.

TC DEL 47 vendo desarmados una cupé y un cuadrado comprende carrocerias motores y demás fierros liquido, urgente escucho ofertas Libertad 412, Santa Rosa de Calamuchita 5196, Cordoba.

VENDO FORMULA 5 chasis Ladi nuevo, sólo cinco carreras. Motor Minarelli. Llamar TE. 750-0766 y 5405 de 8 a 12 y de 13 a 15 hs., preguntar por Walter.

FORMULA 5 motor Gilera, caja de herramientas, partes de motor etc. de mario "Mono" \$ 8.000.000. TE. 294-0669, Ricardo.

VENDO F. RENAULT a estrenar, listo para largar, motor y caja 0 Km y un motor de repuesto acepto, permuta. Pido \$ 65.000.000, visitara de 8 a 12 y 14 a 18 hs en Echeverría 1219, Av. Maipú Pdo. de San Martín, preguntar por Roberto Venturelli.

JOSE D'AMBROSIO vende formula Renault Tulia 17 completo con repuestos y relaciones. Importante: precio accesible por venta inmediata. Capital, Bermudez 2182, Olivos. Bs. As.

FIAT 600 estandar mejorado, varios repuestos, dos motores semiarmados, gomas nuevas buen estado general. Escucho ofertas TE. 69-8870, Ernesto. Avenida Oliveras 95, Capital.

LIMITADA 31 motor Jeep Berta, Okm lista para armar, amortiguadores Jorsa, distribuidor dulce, vendo permuto, daría facilidades. Conscripto Bernardi 2757 José Mármol.

1.0

Automóviles de competición

— COMPRA —

URGENTE COMPRO TC Biplaza con o sin motor pago contado en

donde? . Amenedo 895, Burzaco TE. 299-1200, preguntar por Jorge.

2.0

Automóviles

— PERMUTA —

PERMUTO PAGO diferencia contado doy mi Polara 1978, por modelos 1980 1981 en excelente estado y bien equipados coronado o Fairlane 6c o Torino GR casilla correo 51, sucursal 1

VENDO O PERMUTO por moto 650 cm³ en adelante, Citroën 3CV celeste 1977, excelente estado. Diferencia a Convenir. Castelli 455, Venado Tuerto, Santa Fe. TE. 1779, horario de comercio.

2.0

Automóviles

— COMPRA —

COUPE FIAT 125 en excelente estado con papeles al día sólo particular 72-75, llamar al TE. 772-5583.

JEEP chasis corto, Della Paolera 1642 ex (180), TE. 79-0558, Mar Del Plata, provincia de Buenos Aires.

2.0

Autos

— Venta —

FAIRLANE LTD 1973 V.8 aire acondicionado antena eléctrica estéreo AM FM azul noche vinilico negro remise excelente estado general \$ 29.500.000 una joya sábado y domingo Boulogne Sur Mer 925 Tapiales.

FIAT 600 71 chapa pintura bien, motor excelente \$ 10.500.000, urgente Humaita 1751 Tapiales, a 200 metros hogar obrero después 19 horas sábados y domingos todo el día cambio fuera.

FIAT 125 73 rojo óxido chapa pintura motor muy buenos interior excelente estado 55.000 KM 25 millones ver sábados y domingos en José Alico 283 Tapiales (Hogar Obrero).

DODGE 1500 serie W 1981 TE. 701-6034. Desp. 10 hs.

RENAULT 12 TL modelo 1977 excelente estado general pocos km. vendo contado \$ 56.000.000 TE: 760-6323, lla-

mar después de las 20 hs.

MEHARI "NARANJA MECANICA" modelo 1979 20.000 kilómetros reales sin golpes ni raspaduras, excelente estado \$ 33.000.000 o permuto Citroën hasta modelo 70 diferencia contado. Teléfono 748-0127 horario comercial preguntar por Federico.

DODGE 1500 mod. 1981 serie W 79 mill. TE. 701-6034.

JEEP SUZUKI modelo 1980 pat. 81 perfecto estado con accesorios tratar TE. 90-9482 Senillosa 8 4to piso depto 1.

FIAT 600 76 rojo motor con 6.000 KM. reales sin golpes estado general excelente papeles en orden tratar Juan Bautista Alberdi 221 Merlo Buenos Aires, precio a convenir.

FIAT 128 solamente en excelente estado de conservación con papeles al día modelos 72-76, llamar al TE: 772-5583.

RENAULT GORDINI 1970 67.000 KM reales perfecto estado general \$ 11.000.000, facilidades Wilde 645 Lavallol Bs.As. TE. 244-8935.

DODGE 1500 W SPL modelo 1981 TE 701-6034, sábado y domingo todo el día.

RENAULT 12 ANDINO 4 velocidades llantas, aleación liviana semiterminado, volante madera instrumental, butacas, acepto permuta TE. 797-8961, Cnel Uzal 2821, Olivos, Bs. As.

FIAT 600 standart mejorado varios repuestos, dos motores, semiarmados, gomas nuevas, buen estado general, TE. 69-8870, Ernesto, Avenida Oliveras 45 Capital.

CHEVROLET 400 RALLY SPORT modelo 1971, serie 72, motor con 3000 kilómetros llantas de magnesio, equipo abarth leva, Romero relación 4120 a 1 llamar a TE. 922-6969 o 923-2439, escucho ofertas.

CUPE TAUNUS SP gris nube diciembre 1979, único dueño, 37.000 km aire acondicionado, autoestéreo FM, parlantes pioner excelente estado, jamás chocada. Lunes a viernes 15 a 20 hs. TE. 72-3486.

FALCON 1962 única mano, nunca taxi excelente estado, totalmente original, precio total \$ 17.500.000, Pasaje La Facultad 1578, Altura Avenida del Trabajo 4200. Telefono 67-0422.

VENDO JEEP WILLYS 1946, impecable, doble tracción, barra antivuelco, muy original 12 voltios, luces de yodo. Tratar Santa Fe 1452, TE. 7-0176, Monte Maíz (CBA). Preguntar por Espósito, 16 palos.

PEUGEOT 404 1966 \$ 10.000.000. Tratar Luis Briozzo, Rivadavia 1437, Villa Ballester, Provincia Bs. As.. Ver de tarde.

FIAT 600 mod. 1977 muy buen estado, \$ 20.000.000, contado, e permuto moto grande igual valor en igual estado. Tratar 90-8730 de 9 hs a 12 hs.

FIAT 125-B 1973, borravino, cubiertas radiales, muy buenas mecánica con 6.000 km. Interior lindo, excelente estado general pido \$ 33.000.000. Tratar Daniel Magnaterra, Sarmiento 1323, Leones (Cba), (Cp 2594).

FIAT 125/B 75 excelente estado general, vendo o permuto por Renault 4-6 73/74 y diferencia a convenir. Tratar Miguel Paccussi TE. 37 de 15 a 17 hs, Monte Buey (Cba)

RENAULT 45 modelo 1974, cubiertas nuevas, radio, calefacción Aire Des-Acondicionado. Avenida Crovara 1398, Villa Madero. Llamar 652-6424, precio a convenir.

FIAT 125 modelo 76, rodar pat/78, rojo 49.000 km. reales, ningún borrado, hay que verlo Aceptaria Fiat 600 en parte de pago, acerque su oferta "Razonable" sin apuro Francia 4160 Florida 760-2026, Roberto Puntó.

DODGE 1500 modelo 1973, buen coche, guardaplas, faros de yodo, consola chapa 10 puntos, dueño vende, Garavano 175, Ciudadela, ver después de 17 horas. Total \$ 27.000.000. a conversar.

FORD FAIRLANE 500/70 blanco tunez, techo vinilico negro, muy buen estado, solo para entendidos precio 25.000.000. Tratar Corrales 2390 y Rivera Indarte, Capital.

CASCOS RAYO AZUL

"LA MEJOR CALIDAD DEL PAIS"

Solicite nuestro catalogo GRATUITAMENTE

ENVIOS AL INTERIOR

ALSINA 955
(1702) Ciudadela



COUPE FIAT 125 1973. Primera mano, muy buen estado, \$ 27.000.000. Tratar Peña 245, Banfield.

FORD TAUNUS L modelo 1976 muy bueno, \$ 55.000.000. Tratar Somellera y Crespo, monoblock 6, 2º piso "E". De 12 a 18 hs.

2.1

Automóviles de colección

— COMPRA —

FORD 1940 coupé acorazada, compro 744-7518, Libertad 3123, C. Postal 1644 Victoria.

COMPRO MECANICA nacional formula uno, antiguo motor delantero años 39 al 65. En buen estado y Sport prototipo abierto 1968 al 1972. Llamar de 8 a 22 766-0269, Juan Carlos.

2.1

Automóviles de colección

— VENTA —

PERMUTO DOS FORD A por Karting comunes, tratar Avenida Sarmiento 1800, Florencio Varela, todo el día.

2.1

Automóviles de colección

— VENTA —

MERCEDES BENZ CUPE 190 S1 1957, 2 techos, impecable de colección, toda original TE. 541-8738, 3249 de 15 a 20, lunes a viernes.

CEVROLET 1940 coupé De luxe, única en su tipo y estado, oportunidad para coleccionistas. Vendo o permuta por Chevy coupé, serie 2. Tratar: Dionisio Gione, San Carlos Sud, Provincia Santa Fe.

CHEVROLET. Año 1938 competición, mecanica buena, gomas nuevas, vendo permuta mejor oferta. Capitan Sarmiento 537. Banfield Oeste, Provincia de Buenos Aires, TE. 248-6254, preguntar por moncho.

CHEVROLET 1947 cupe 80.000 km reales, motor 250, caja cuarta, flojo pintura, original ademas motor y diferencial original. Re-publichetas 3599.

VENDO WANDER 1937 alemán en impecable estado, manual, todo original. Total 1.400 palos pichincha para coleccionistas. Tratar calle 133 N° 783, La Plata TE. 52-3129 Héctor.

CISITALIA 202 1947 convertible modelo, único, certificado por Pininfarina, totalmente original, oportunidad coleccionistas o exportadores. Moscoso Peralta 2918, Cerro Las Rosas, Cordoba 5009, TE. 81-1713.

CADILLAC 62 para colección, diez años, parado, motor desarmado, liquido urgente oferta razonable. Luis Flaría Campos 4740. Caseros. Prov. Buenos Aires.

VENDO BUICK S-50 1933, 85 % original, faros, bocinas, tablero, frenos, funcionando servo careta y otros, chapa, pintura, tapizado mal. u\$s 15.000., envío fotos, u\$s 5. Rafael Bastida Emilio Romero 271, Montevideo, Uruguay.

2.2

Automóviles importados

CADILLAC 1962 Sedan 4 puertas, motor desarmado 10 años parado, carrocería impecable, vendo urgente, tal cual está \$ 14 millones TE. 750-4256.

TOYOTA HI-LUX 80 impecable 39.000 km, aire acondicionado, para cassettes, carga 1000 KG., paragolpes suplement. y reforzados cubrecargas y estructura desmontable. Tratar lunes a viernes, después de 19 hs., Gualeguaychú 1038, Capital.

CUPE RENAULT Floride origen francés, techo duro, desmontable y capota de cuero revertible, exelente estado, año 1961. Remedios de Escalada de San Martín 3990, Capital 67-8981, de 8.30 a 12 de 14 a 18 hs Sr. Daniel.

2.3.

Autos fuera de serie

— COMPRA —

LOTUS SEVEN mecánica Fiat en cualquier estado compro enviar detalle a Carlos Costa Diagonal Norte 1119, 7º piso departamento 725 o telefónicamente al 35-4532.

BUGGYS chocados o fundidos indispensable esté patentado como Buggy, pago hasta

3.500.000 según el estado llamar dejando dirección y teléfono será visitado de inmediato al teléfono 653-8343.

ANTIGUO EUROPE O AMERICANO modelos 1910 a 1937, deportivos o de lujo escribir dando detalles del estado, a Sr. Molina Avenida de Mayo 1161 3er piso Capital Federal.

MONOPOSTO 1940 a 1965 motor delantero en buen estado y sport prototipo abierto preferentemente motor Torino avenida sucre 1024, San Isidro 766-0269 de 18 a 22 hs. Sr. Juan Carlos.

2.3

Autos fuera de serie

— VENTA —

CHASIS Y CARROCERIA Buggy Cavaró, motor 0 Km. Gordini y caja de 4 velocidades nueva. Juntos o separados, total \$ 5.000.000.- Llamar TE: 760-5046 de 19 a 21 hs.

ANDINO RENAULT 12 motor 0 km. Instrumental completo, llantas especiales, cubiertas n/radiales, cinturones, tapizado, alfombrado, butacas, frenos disco, barras antirroll. TCM, AM/FM, balizas, luces lodo. Regalo. Total \$ 35.000.000. Arenales 2699 3º 15, Florida.

BUGGY MOTOR RENAULT recién rectificado, excelente estado, carrocería sin parches, patonas. Tratar TE: 90-3071. Horario, únicamente de 18 a 22 hs.

KARTING VENDO urgente, motor perfecto estado, DKW 150 cm³ con cambios, ruedas nuevas \$ 5.000.000.- Llamar al TE: 631-4582. Preguntar por Gustavo o ver en Zuviria 1974, Parque Chacabuco, Capital.

ANDINO R12 motor 0 Km. Tapizado, alfombrado, moquette, tablero completo, llantas especiales, balizas, cinturones. Caja TEM. AM/FM, barras estabiliz., luces lodo. \$ 35.000.000 o permuta mediano 76/ADTE. Dif. a convenir, contado papeles al día. Arenales 2699 3º 15, Florida.

VENDO KARTING no carrera, mecánica Iso 150cc, gomas nuevas, motor 0 Km., buen estado en gral. pido \$ 2.600.000.- Tiene caja de 4ta., palanca al piso. Tratar Corrientes 73, Bahía Blanca, Prov. Bs. As. Cod. (8.000) TE: 22123.-

2.4

Auto ahorro

— VENTA —

VENDO PERMUTO auto o moto

plan ovalo taunus 14 cuotas al día. Juan B. Justo 3549, TE. 59-3114.

2.4

Auto ahorro

— VENTA —

VENDO PLAN OVALO Falcon Adjudicado incluida cuota marzo sin gatos, elige color 27 cuotas barato. Posadas 842, Lomas de Zamora, TE. 244-6495.

ROMBO 100 Renault 12 TI 14 cuotas al día, llamar al TE. 795-8118 de 17.30 a 22.00 hs. Preguntar por Sr. Carlos. Precio a Convenir.

ROMBO 80 Renault 12 TS, 17 cuotas pagas sin adjudicar vendo 28 millones contado, ni más ni menos. Llamar 290-0885 de 21 a 23 horas, preguntar señor Roberto.

VENTA ROMBO 80 Renault 12 TL, 33 cuotas pagas sin adjudicar, \$ 50.000.000. Llamar TE. 602-0479 de 20.30 a 22.30.

ROMBO 100 Renault "6-GTI" diez cuotas pagadas incluida marzo sin adjudicar, vendo pesos dieciocho millones. TE. 21-2210, horario vespertino, Paraná Entre Rios.

VENTA ROMBO 80 Renault 12 TL, 33 cuotas pagas sin adjudicar \$ 50.000.000. Llamar señora Delia 602-0479, Lugano 1 y 2 edificio 113, 2º "A". Capital de 20.30 a 22.30.

3.0

Camiones

— VENTA —

CAMION MERCEDES BENZ 1517 modelo diciembre 1979, excelente estado general, equipado con siete gomas nuevas, dos tanques capacidad 750 litros, cabina dormitorio plato. Estanislao Zeballos 4835, Capital, TE. 571-5177.

4.0

Pick-Ups

— COMPRA —

COMPRO RASTROJERO '75 en adelante en muy buen estado. Particular a particular. TE: 768-1200. Insista.

COMPRO PICK-UP Ford Diesel. Particular a particular. TE: 768-1200. Insista.

COMPRO RASTROJERO '76 en adelante con o sin trabajo. Pago contado. Particular a particular. TE: 768-1200.

COMPRO FURGONETA mod. '77 en adelante c/s trabajo. Pago contado. Particular a particular. TE: 768-1200.

4.0

Pick-Ups

PICK-UP PEUGEOT 1980 27.500 km, única mano, sin uso, comercial, sin golpes, con cúpula neva, 3 ventanas corredizas, instrumentos, cinturones aprovechables, \$ 58.000.000 o aceptaría 600 ó 128 75/77 y diferencia contado. 14 de Julio 4227, Mar del Plata. Sr. Cosentino TE. 2-7667, de 8 a 12 hs.

5.0

Motocicletas

— VENTA —

HARLEY DAVIDSON 175 '77 enduro italiana, vendo o permuto por Jeep, tratar General Paz 974, Temperley. TE: 243-9307.

VELOCETTE 350 1947 desarmada, otra 1953 MAX. Completa vendo por falta de divisas. Ideal coleccionista o repuesto. Carlos Villate 4520. Munro 762-1331.

HONDA CBF 750 Super Sport Mod. 1981, gris metalizado, 1.000 millas. Méjico y Franklin. Villa Martelli.

VENDO HONDA XL 250 Mod. 1980, excelente estado, poco uso, 18,5 millones, TE: 798-2547. Llamar de 9 a 14 hs.

KAWASAKI 1000 MKII 3.900 millas, impecable estado, color bordeaux. Vendo o permuto por auto, moto o Pick-Up menor

valor. TE: 632-7497. Preguntar por Coco.

GILERA MACHO 700 Mod. 77, excelente estado. Vendo urgente o permuto por Fiat 600 modelo 70/71 diferencia a convenir. Perdriel 765 esquina Suárez. Capital. TE: 28-3796. José.

VENDO ZANELLA 50V1 excelente estado, mod. 1980, incluido con ella un caso sin usar, todo por \$ 3.600.000.- ¡Gran oportunidad! Tratar en Bahía Blanca 346. Wilde (Avellaneda).

HONDA CM 200T mod. 81, roja, 6.200 millas, \$ 14.000.000 o permuto por Opel K 180. Diferencia a convenir. Dr. Iwan, 19 Junin (B) (6000) TE: 26625.

VENDO YAMAHA GT 80 mod. '81. Muy buen estado, color verde, sin piñas ni golpes. Pegáte un tubazo al 751-1990.-

VENDO KAWASAKI KH-125 excelente estado, 18.500 Km. reales, modelo 79 color azul c/casco MAX. Papeles al día \$ 8.500.000. Pasar por Salta 682 2º "3". Avisar antes por TE: 38-9174, Jorge.

KAWASAKI KH 100 es única por su estado igual que O KM. verla es comprarla, 4.200 Km. reales, balizas, manual y herramientas. Vendo ó permuto por Buguetta. TE: 252-5045.

VENDO O PERMUTO YAMAHA 350 cc. de velocidad, mod. 81, 3 carreras corridas, repuestos incluidos. TE: 40420. La Plata.

MOTO HONDA MB 100 mod. 1980, excelente estado, Vendo 9 millones o permuto por Citroën, tratar Saavedra 1981, San Martín, de 10 hs. a 20 hs. con 2 cascos incluidos en el precio.

VENDO O PERMUTO Honda CM 200 mod. 81 por Yamaha DT 250, diferencia a convenir, sólo modelos 80-81. Me gustan los negocios rápidos. Mario Mellano, TE: 32-3576. Necochea CP. 7630, Valor Honda \$ 14.000.000.-

SUZUKI 750 GS 16 Valves, mod. 1981, sin uso. Vendo particular TE: 40-6401, 40-7959. 15 a 18 hs. Dr. Palma.

VENDO MOTO HONDA CB 400N, mod. 1980, muy buen estado, poco uso \$ 22.000.000 ó permuto por auto. Llamar Claudio TE: 667-1754 ó 751-2681.

VENDO POR AHORQUE Honda CB 400N roja, impecable 12.000 Km. patente al día \$ 22.000.000 o \$ 12.000.000 y 15 cuotas de \$ 1.500.000 fijas. Tratar en Tucuman 323 o TE: 25298 de 9 a 13 hs. Preguntar por el popular Chaja verdulero. Bell Ville. Prov. Cba.

SUZUKI TS 250 Enduro 1981, muy buen estado, celeste con portaequipaje, tiene "la" polenta, entrego al mejor postor. TE: 526348.-

SUZUKI GT 250XY mod. 1980. Vendo o permuto por auto de mayor valor, calle 4 N° 235, City

Bell, La Plata. TE: 80-1535.

VENDO HONDA C.R. 125, refrigerado. Mod. 1980 en óptimo estado (Cross) TE: 314. Villa Elisa.

5.0

Motocicletas

— COMPRA —

COMPRO MOTO TRIAL buen estado, pago contado, preferentemente cuota. Papeles en orden, llamar de 15 a 20 hs. Venezuela 2259 TE: 942.6600.-

COMPRO 125 CROSS CR, RM, o YZ, mod. '80 u '81. En lo posible sin carreras. Pago bien. Llamar al 801-2510 y preguntar por Roberto Pisaní. Ruggieri 2742 3º piso CP. 1425.

5.0

Motocicletas

— PERMUTA —

PERMUTO SUZUKI GT 185 1980 y Volkswagen 1951. Bueno por moto 6500 de mayor cilindrada, llamar TE: 243-7696, 20 hs en adelante.

6.0

Repuestos y accesorios

— VENTA —

WEBER I.D. 48-49 vertical desarmado incompleto roto permuto ofrezco 45-45 horizontal urgente llamar 28-2893 después 21 hs. o Santo Domingo 1744. Martínez taller mecánico preguntar por Cacho Negro.

CUPULA para Mehari, enviar detalles (color modelo marca y costo puesto en Mar del Plata, Néstor, Casilla 1378, 7600 Mar Del Plata 76000 fono 72-0962 después 19 hs.

ANTENA ELECTRICA sin uso importada para toda categoría de automóviles 250.000 México 3546, Capital Federal.

VELOCIMETRO DE KAWA impecable 650 ó 1000 tr: Sergio Sanfilippo La Pampa 285 NQN (8300) TE. 24631.

CONSOLA Fiat 600, radio reloj de presión de aceite BRD con caños de primera calidad para su instalación artículos como nuevos oferta 24 de Noviembre 214 3º "B" TE. 93-0449

ESTEREO NATIONAL único en

el país Auto-Reverse sintonía digital reloj digital doce memorias digitales AM y FM cuadrafónico vendo total \$ 5.500.000 teléfono 665-2210, Cavour 1944, Hurlingham, José.

R.P.M. 8000 vueltas máximo electrónico 124, 4 cilindros Jeager. Volante madera 125 o Dodge 1500. T.E. 701-6034, después 20 hs.

CADILLAC 62: motor con papeles caja automática deferencial tren delantero carrocería completa tablero asientos etc. escucho ofertas por el total Luis María Campos 4740, Caseros prov. Buenos Aires.

GILERA MACHO 200 78 nuevo sin uso y rueda delantera completa juntos o separados buen precio Pedriel 765, esquina Suárez Capital, TE. 28-3796 José.

JEAGGER 800 R.P.M. max. para 4 cilindros y volante de dera 125, S 1500, TE. 701-6034, desp. 20 hs.

COUPE 125 tanque de nafta 100 litros butacas juego susp. pista juego susp. Rally Jorge, 83-1933.

ASSOCIATED repuestos y equipos nuevos, TE. 244-0999 de 10 a 23 hs., Andrés.

FOX XX U.S.A. detector de radar para coche con luz y chicharra en RL, tablero alcance 5 km. con instrucciones U\$S 180, TE. 207-2862.

RENAULT TL volante, radio, sin uso cuatro llantas aleación 14" por 7", 700 ejemplares Corsa, automundo otras, Migueletes 560, 10º, "4", desp. de 15 hs.

WEBER 45-45 por buzo antinflama Simpson o similar Avenida Sarmiento 1800, Florencia Varela, todo el día.

KAWA 650 tanque color azul original inpecable x dos cachas del mismo color, Sergio San Filippo, Pampa 285 NQN, (8300), TE. 24631.

FIAT 600 estandar mejorado completísimo de superpunta listo para ganar barato infinidad de repuestos árboles de levas, tapas, etc. vende por cambio de categoría. Alfredo Noya, Repúblicas 3599.

7.0

Herramientas y máquinas-herramienta

— VENTA —

TORNO PORTATIL con eje flexible 1,5 HP, 15.000 R.P.M. 2.500.000 y escuadradora para bielas \$ 2.000.000, vendo urgente escucho ofertas por las dos cosas juntas 750, 4256.

ANEXO NORTE MOTOCICLETAS KAWASAKI 0 KM.

KAWASAKI SR/81 12 Mill.y Fac.
SUZUKI 450/81 9 Mill. y Fac.
HONDA 400 N/80 8 Mill.y Fac.

Tambien planes sin anticipo
Mejoramos cualquier oferta.
Tomamos su moto en pago.

JUAN B.JUSTO 2977-CAP.
TEL. 855-5376

MOTOS SUZUKI
 AGENTE OFICIAL

● COMPRA
 ● VENTA
 ● CONSIGNACIONES

**REPUESTOS-ACCESORIOS-RECAMBIOS Y LUBRICANTES
 PARA TODAS LAS MARCAS**

J. G. CIRUFI
 & cia. s.r.l.

RM
 COMPETICION

**GASCON 3800 (ESQ. DORREGO) - TE. 729425
 (7600) - MAR DEL PLATA**

ENVIOS AL INTERIOR

BANCO PARA ARMADO de motores alemán único giratorio con zapatas de freno de plomo ideal motores de autos, camiones, lanchas, motos, etc. \$ 6.500.000, Luis María Campos 4740, Caseros.

CRIQUE CARRITO para 2 toneladas, morza N° 4, de banco, otra para usar en agujereadora morza de pie, tipo, herrero compresor de 2 dos, H.P. con motor prensa de 20 toneladas, vendo, TE. 752-0637.

BANCO DE TRABAJO METALICO totalmente desarmable modelo único con dos cajoneras, especial mecánico tornero, matricero, líquido urgente, TE. 750-6376.

ALINEADORA DE DIRECCION mecánica Semipesada, marca "NAHUEL" por grupo electrógeno hasta 75 kw/hh, dirigirse, a L.E. 4.742.915, C. Correo 165, Baradero (2942), Baradero (Bs. As.)

8.0

Náutica

— VENTA —

CODINET PAGLIETTINI Mercuri 50 HP, año 1981, alfombrada con trailer, estado 10 puntos, poco uso, \$ 45.000.000, contado únicamente charlar con Daniel, TE. 207-6765 o verla en Pirán 157, Wilde.

LANCHA PAGLIETTINI Comodín con Mercury 80 HP, totalmente original 300 hs. de uso, líquido \$ 25.000.000, TE. 69-8870, Avenida Olivera 95, Capital.

LANCHA CASCO PAGLIETTINI

plastificado eslora 4,80 m con motor interno, FIAT 4 cilindros en buen estado \$ 12.000.000 o permuto por Citroën 3 CV, Mod. 1973 en buen estado, TE. 744-4536.

9.0

Casas rodantes y trailers

— VENTA —

DODGE auto casa con Mehary, como coche auxiliar a remolque todo el equipo completo 125 palos, tomo colectivo en permuta, Jorge Romera, Av. Kelly 839, Balcarce 7620, TE. 2-2419.

TRAILER cinco camas super fuerte sobre techo carpa lateral con piso plástico, cocina, garrafa, armarios, auxilio tanque agua, llamar TE. 621-1051, lunes a viernes, después 19 horas.

CASILLA RODANTE andariega 250 con rueda auxilio, impecable, reforzada, total: veinte millones, Alfredo Villa, Barrio Parque 4789, Caleta Olivia, provincia Santa Cruz.

DODGE 6 CILINDROS naftera 6 camas duales, palier flotante, inodoro náutico 200 l, agua 200 L, comb. heladera, cocina/horno, llamar TE. 22419, Balcarce, Relly 839, 7620 remito foto.

MICRO SCANIA B 76 motor delantero, muy bueno para entendido especial, casa taller, rodante, transporte coches, deportivo, todo destino mecánica 10 puntos, precio \$ 40.000.000, tratar: Corrales 2382, Capital, TE. 923-1064.

10.0

Varios

— COMPRA —

CURSA N° 291, 432, 618, 619, 633, 634, Sr. Jorge, pago 20.000, TE. 432-1759, de noche.

MANUAL MANTENIMIENTO M.G. T.C 1947, original o fotocopias, Héctor Enrique, Vila Avenida Armenia 3383, Corrientes 3400, Capital, TE. 27079.

HOJAS DE RUTA del automóvil Club Argentino, número 104, 106, 119, 121, 122, 129, 131, 133, 134, 167, 168, 176, 189, 251, \$ 10.000, cada una, Pasco 506, R. Mejía, TE. 654-1177.

SAXO TENOR completo buen estado, escribir a Jorge Luis, Lardone, Buenos Aires 374, 5600, San Rafael, MZA, Teléfono 25504.

10.0

Varios

— VENTA —

CORSA completa vendo permuto por elementos para casa rodante, Camping 40-2962, TE. 252-3194, Montevideo 127, "6" A.

ENCICLOPEDIA SALVAT del automóvil impecable estado, completa con tapas, vendo a primera oferta razonable, en Avenida Alem 436, Córdoba, 5000.

COLECCION CORSA líquido años 1979, 80, 81, en \$ 400.000, impecables, La Pampa 4961, o llámame al TE. 51-8685, de 14 hs. a 21 hs.

COLECCION REVISTAS, veinte años, libros nacionales y extranjeras sobre automovilismo, recibo ofertas previa, visita únicamente, José Zilberberg, Pasco 273, TE. 81-5521 o 81-7763, Rosario 2000.

CASA ANGOSTURA entre Carapachay y Esperita 15 minutos Tigre, 2.000 mts², luz eléctrica, 2 dormitorios, moto bombeador, cortadora de pasto, motor, explosión amueblada, techo nue-

vo, cocina gas, vajilla, TE. 821-0311 de 10 a 20 hs.

VOLKSWAGEN manual de taller en castellano vendo \$ 650.000, TE. 30-5152.

FRACCION 3.200 m² General Rodríguez, zona residencial de quintas a 50 mts. de acceso Oeste, recibo ofertas razonables sin apuro, Roberto, Francia 6160, Florida, TE. 760-2026, punto.

9 TOMOS automóvil desde el año 1973, a la fecha, \$ 500.000, cada uno y el año de la moto años 78 al 80, Sta. Adelina 500, Villa Ballester.

COLECCION impecable, parabrises Corsa, números 1 al 822, Eduardo, Coghlan, Pasaje Las-saga 4667, 3000-SANTA FE, TE. 36324.

REVISTA SELECCIONES desde 1951 a 1981, vendo o cambio por revista o libros automovilísticos, nacionales o extranjeros, escucho ofertas TE. 751-1990.

TERRENO sobre Ruta 2 a dos cuadras de la Plata Peugeot, tratar en Bahía Blanca, 346, Wilde (Avellaneda)

TOPADORA CATERPILLAR D-(8) a oruga funcionando, moto a nuevo, tren rodante, original lista para trabajar, zapatas anchas, ver ruta N° 7, KM 35.300, TE. 0228/22487, Moreno Pcia. Bs. As. TE. 51-0060 y 52-2526 Cap. Fed.

AUTOESTEREO JENSEN modelo R.200, Am, Fm, 10 Watts, con o sin bandeja 2 meses de uso, estado impecable, total 2.000.000, Chilavert 116, Ituzaingo, TE. 624-6545, después 15 horas.

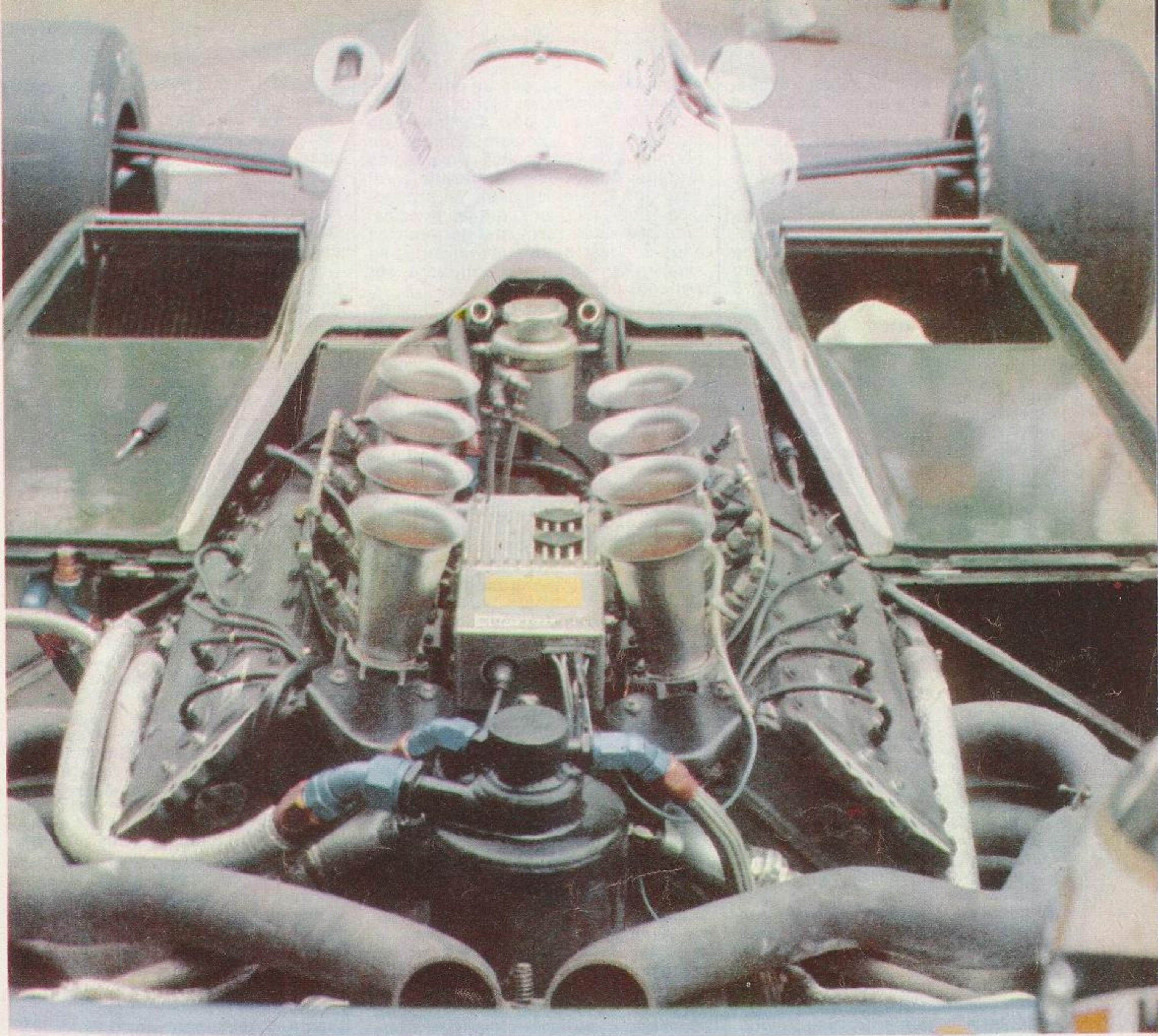
GRABADOR PHILLIPS vendo o permuto, N° 4407, 4 pistas, c/a-bierto, recién reparado por Phillips, S/Acc. por futaba seis canales cinco servos completo, Ulises Pardo, Urquiza 876, MG-AcB-4, B. Blanca (8000), TE. 27582.

TRANSCOATOR YAESL FT-DX400, 500 vatios pep. 80 a 11 metros, impecable, con microfono y parlante externo, acepto ofertas contado, Néstor, Casilla 1378, Mar del Plata 7600, fono 72-0962.

TABLA WIND SURF marca Sail, surf, francesa, \$ 5.500.000, tratar en Perú Beach con Sebastián o Juan única, oportunidad no la pierdas. TE. 762-4844, preguntar por Eduardo.

Es una publicación de **EDITORIAL CREA S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal Tel. 32-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial CREA S.A. Redacción: Av. L.N. Alem 896, p. 2°, Buenos Aires. República Argentina. Tel. 32-6010 al 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor N° 41.854. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General N° 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos CREA S.A., Julio A. Roca 4410 Florida, Prov. de Buenos Aires. Marzo de 1982.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4981
	Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión N° 7970



DFV-V8: tres litros, casi 500 HP y una decena de títulos ganados. El motor más exitoso de la historia y el eje de la producción Cosworth.

A LA SOMBRA DE UN "VE-OCHO"

Una recorrida por la planta de Northampton con detalles propios a la construcción de motores de carrera que confirma que pese a la gran diversificación, la espina dorsal sigue siendo el V8. Se trabaja en los cuatro cilindros de la serie BD, en los turbo para Indy y en diferentes elementos para motores de carrera, pero el DFV continúa siendo el principal argumento. Diez campeonatos en dieciséis temporadas, una potencia que creció de los 405 a los casi 500 HP actuales y un motor ya legendario que sigue gritando su presente aunque muchos le nieguen el futuro...



“ECosworth DFV ya está acabado. Los turbo van a arrasarse aquí en más.” Uno de los comentarios que más se escucha en los corrillos de los falsos profetas de la Fórmula 1, que tratan de matar al siempre exitoso motor “cuatro doble válvula” de **Keith Duckworth**. El responsable de **Cosworth**, sin embargo, tiene sus propias ideas del tema, puesto que su impulsor dista bastante de estar superado. A fines de febrero pasado, un total de 557 unidades V8 habían dejado la planta de **Northampton** desde que el modelo viera la luz. Y en las cuatro fábricas que circundan **St. James Mill Road**, un total de 76 “ocho en V” habían sido alistados para las ventas de este año, de los cuales 42 todavía faltaban ser entregados. A un precio mínimo de 43.000 dólares por un **DFX**, que trepa a los U\$S 26.185 como precio de lista para un **DFV**, la suma total representa una considerable cantidad de efectivo. Tomando en cuenta, además, los 200 motores necesarios para homologar un modelo de un determinado fabricante y las grandes cantidades de componentes destinados a la mayoría de las terminales europeas, la “fuerza de trabajo” compuesta por 210 personas dista de estar ociosa. En estos días de recesión y depresión, levanta la moral una visita a **Cosworth**, en donde solamente se habla de éxitos y se encuentra un grupo de operarios feliz, con perspectivas alentadoras.

Da la impresión que **Cosworth** nunca tuvo que pasar una situación apremiante. Mientras el famoso **DFV** celebra este año su cumpleaños número quince, la fábrica festejará los 25 el año que viene. Fue en 1958 cuando **Keith Duckworth** y **Mike Costin** formaron la compañía que recibe el nombre de la amalgama de sus dos apellidos. En ese momento, **Duckworth** trabajaba en el proyecto de una caja de velocidades para **Chapman**, y **Costin** era un directivo de **Lotus**. **Jack Field**, el actual manager de marketing, era el jefe de ventas de la misma empresa. La idea era que **Duckworth**, recientemente egresado de la universidad, se hiciera cargo de la nueva compañía full time, y que **Costin** aportara su presencia en las tardes, tras terminar con su trabajo en **Lotus**. Pero **Chapman** no lo consideró conveniente, y enclaustró a **Costin** con un cerrado contrato por cinco años. De modo que no fue hasta 1963, cuando **Duckworth** ya estaba trabajando en las series **Mark 8 a 16**, que **Costin** volvió a la compañía en forma completa.

Para entonces, **Duckworth** había encontrado su fuerte en los motores. El **Mark 1** era un motor **Anglia 105E** modificado, y que masificado pasó a ser el **Mark 2**. Los 5 y 8, este último desarrollado sobre el primero, fueron también producidos en forma extensiva. En 1964, la compañía lanzó el motor **SCA** (árbol de levas simple tipo A), que fue totalmente diseñado por primera

vez en la empresa, con un único componente estándar, el bloque de cilindros del **Ford E 116 Cortina**. Este impulsor ganó los campeonatos de Fórmula 2 de 1964 y 1965. Un año más tarde, el **Anglia Serie E**, basado en el **Ford 105 E** también entró en producción. Este 1000 cm³ fue el principal “soporte” de la Fórmula 3 por muchos años, a pesar de que las unidades se vendían en forma de kit, para ser armadas por especialistas.

En 1966, **Ford** cedió las primeras 25.000 libras de un total de cien que probablemente fueron las mejores gastadas de toda su historia. Sirvieron para el desarrollo del **Tipo A** de cuatro válvulas (**FVA**), sobre el block del **Ford Cortina 116E**, con cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas a la cabeza. Este motor de 1600 cm³ fue toda una revelación, ya que ganó los campeonatos de Fórmula 2 en manos de **Jackie Ickx**, **Jean Pierre Beltoise**, **Johnny Servoz-Gavin**, **Clay Regazzoni** y **Ronnie Peterson** entre 1967 y 1971. Ese mismo año, una versión **FVB** de 1 litro y medio de cilindrada fue ensamblado para probar las posibilidades de rendimiento del ya planificado **DFV**.

Quien se considere un verdadero conocedor del deporte recordará el debut de esta planta motriz, en el **Lotus 49**, a las espaldas de **Jim Clark** y **Graham Hill**, en el **Gran Premio de Holanda**. Debut con triunfo, en manos del recordado Escocés Volador. El posterior pagó de las 75.000 libras restantes prometidas por **Ford** había rendido sus dividendos. En ese momento, el motor entregado costaba 7.500. “En ese momento,” dice actualmente **Duckworth**, “pensábamos que sería competitivo por unos cuatro o cinco años, quizás entre el 67 y el 71. Sin embargo, la competitividad de un motor a un precio aceptable para la mayoría de los teams, sus probadas cualidades para estar en la punta, sumado a similares condiciones en las cajas de cambio de **Mike Hewland**, permitieron a muchos equipos introducirse en la categoría, haciéndola la más exitosa jamás vista. Allí se produjo el verdadero despegue de la F1. Las reglas no se cambiaban y el motor permaneció ganador por muchos más años que los pensados originalmente”.

Una versión de carrera corta se presentó el año siguiente para las series de **Tasmania**, bajando la capacidad a 2,5 litros. Se lo denominó **DFW**. Para esa misma época el **BDA**, diseñado para **Ford**, se produjo en cilindrada de 1600 cm³ para uso en el **Ford RS 1600**. El **FVC** se lanzó en 1969 para utilizarlo en la categoría Sport Dos Litros Europea, y dos años después, la versión D de la serie **BD** se utilizó para Fórmula Atlantic. En 1973, el continuo desarrollo había llevado el rango de potencia del **DFV** desde 405 bhp a 9.000 RPM en 1967 hasta los 460 bhp a 10.250 revoluciones. Y por supuesto, el motor seguía ganando.

En esa misma temporada, **Cosworth** trabajó en el block del **Ford V8** para desarrollar el **GAA** (nuevo tipo de código), transformado a 3.4 litros usándose en el Grupo 2 alemán para el campeonato de autos de “saloon”, para ese entonces en pleno auge. Más tarde se usó la misma planta motriz para **F 5000**. Previamente, **Cosworth** había desarrollado el **EAA** basado en el **Chevrolet Vega**. Fue el primer intento de **Cosworth** fuera de los block **Ford**, un cuatro cilindros del aluminio con similar disposición al **BDA**. Se lo diseñó para autos Sport y Fórmula 2, y si no fuera por la fragilidad de su block, estaría ganando carreras en esa categoría aún hoy. En definitiva, todo el “plecerlo” sobrante se vendió, y de vez en cuando todavía se los ve en la Fórmula 3.

La segunda salida de **Cosworth** fuera de la “estantería” de **Ford** se realizó para construir un motor de motocicleta de producción para **Norton Villiers**. Cuando el mercado se desmoronó, se lo modificó rápidamente para competición, pero el proyecto ya era prácticamente insalvable.

En 1975, otro interesante surco se abrió en los **Estados Unidos**. El primer atisbo de interés vino de parte de **Penske**. ¿Era posible turbocomprimir el **DFV** para carreras de **USAC** (así se las denominaba entonces)? Lamentablemente, el intercambio técnico se interrumpió cuando **Penske** decidió su entrada a la F1, pero entonces el **Team Vel's Parnelli Jones** tomó la posta. No toda la gente del **USAC** se sintió feliz ante el movimiento, pero **Mc Laren** y **Penske** (nuevamente) se unieron a **VPJ** para correr el **DFX**. Comenzaron a llover los pedidos, hasta que el **Cosworth** fue totalmente aceptado. El preparador de **Parnelli Jones** era **Larry Slutter**, quien hoy dirige el negocio de motores de **Cosworth** en **Los Angeles**. “En esos años era difícil vender un motor armado a los teams del **USAC**, ya que ellos preferían armarlo por su cuenta...” rememora **Jack Field**. “No querían aceptar motores armados en Inglaterra, pero ahora la situación se ha revertido”. Desde ese entonces, 114 motores armados han sido enviados a los **Estados Unidos**, y otros sesenta en forma de kit. El negocio de **Slutter** ha tenido que mudarse recientemente a un lugar más amplio, para poder cubrir la demanda.

En 1978, **Cosworth** continuó el metier comenzado con **Norton Villiers**, con un determinado número de motores diseñados por **Opel** pero contruidos en **Northampton** para su uso en el **Opel Ascona 400** para rally. Era exactamente la clase de trabajo en que ahora se especializa la empresa: un número relativamente limitado de motores, contruidos ya sea para competición o para pruebas previas a la producción para un fabricante mayor. “Tenemos buena capacidad para este trabajo,” comenta **Fields**. “Los grandes

fabricantes recurren a este tipo de servicio. Se puede mejorar la confiabilidad del motor si se usan componentes tratados con cuidado y atención. Las grandes empresas necesitan motores diseñados según normas de forma y calidad, y están ansiosos por pagar a quien lo haga". Duckworth lo sintetiza así: "Somos una compañía que fabrica productos especiales en pequeño número. Este mercado está preparado para recibir una buena cantidad de componentes, y nosotros somos una empresa dedicada a hacer las cosas bien, y estamos en la única posición de tener la gente necesaria para ello."

A pesar de que hubo varios negocios paralelos de este tipo, Cosworth respeta los secretos de los fabricantes, y no le interesa publicitar demasiado este sector de su empresa. De todos modos, un gran porcentaje de constructores europeos han usado estos servicios, exceptuando a Porsche, tradicional competidor de Cosworth en este campo.

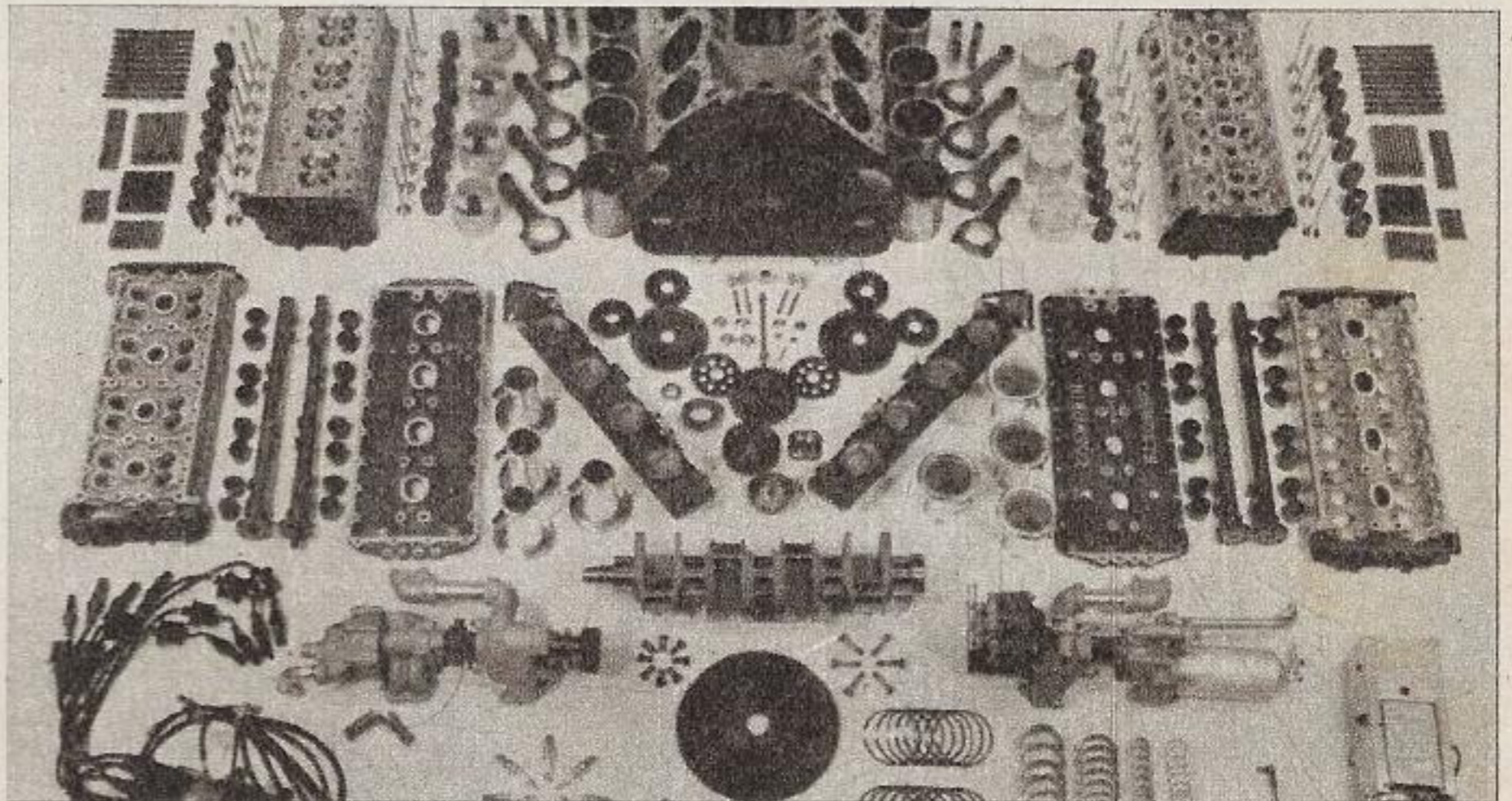
El campo de trabajo de Jack Field incluye la expansión hacia nuevas categorías del deporte motor. En 1979, Cosworth se introdujo en Super Vee, aunque lamentablemente no se lograron resultados apreciables. "Los motores se encuentran tan cuidadosamente preparados, que hay que estar constantemente sobre ellos," explica Field, "cosa normal para el pequeño constructor, pero no para nosotros, que no podemos dedicar al tema el tiempo necesario."

En ese lapso, la constante búsqueda de potencia del DFV lo llevó de 460 bhp en 1973 hasta los 480 caballos, con una elevación en el régimen de las 10.250 a las 11.000 RPM. Y mientras los turbo seguían su dura experiencia en la pista, los DFV iban diversificando su utilidad hacia otras categorías. Compitieron exitosamente en carrera de largo aliento, principalmente con Mirage, De Cadenet, Rondeau y Ligier, y con el advenimiento del Grupo C, Ford pensó en volver a formar una dupla exitosa con esta planta moriz. Comenzaron el desarrollo del DFL ("Doble cuatro largo"), Cosworth bajo licencia. Los primeros intentos estuvieron dirigidos hacia la carrera de Le Mans, durante el año pasado, donde se probó con los de 3.3 litros de cilindrada. "Una carrera de largo aliento es mucho más cómoda para el V8 que un Grand Prix", dice Field. "Tras Le Mans, ni siquiera fue necesario cambiar los pistones en uno de los autos del equipo Rondeau". Seis de los nuevos motores de 3.9 litros han sido ya construidos hasta febrero, pero para Le Mans 1982, otros 20 estarán ya listos.

Los blocks del DFV, DFL y DFX parecen iguales a simple vista, a pesar de que han sido tratados en forma diferente. El DFX tiene cambios en su interior debido al refuerzo necesario

para erogar 670 caballos contar los referidos 480 del DFV. Las tapas de cilindro del DFX son distintas, con válvulas de escape más separadas para permitir mejor refrigeración en el área por el mayor calor generado. El DFL difiere en el recorrido, diámetro del cilindro, árbol de levas y tapas, en parte debido al incremento de la capacidad cilíndrica, pero también por la búsqueda de la reducción de consumo requerida por las regulaciones del Grupo C.

Mientras el DFV y el DFX son los mejores negocios para la empresa, la producción del DFL todavía se encuentra en la parte más baja de la escala. Tercero en el "rating" de ganancias figura la línea de los cuatro cilindros, entre ellos la serie BD. Estos motores se usan en todo el mundo, y después de cuatro años el BDA, que usa metanol como combustible, ha sido acepta-



do dentro de las regulaciones de Midget Americano. Hay que sumar, además, el negocio de los pistones de carrera, que abarcan un gran mercado. No sólo eso, sino que además se preparan juegos especiales para particulares. Cuando el baterista de Pink Floyd, Nick Mason, los necesitó para su Ferrari, tuvo una hornada especial preparada por Cosworth. Más del cincuenta por ciento de los BMW de Fórmula 2 están equipados con los pistones de Northampton. Una alta cantidad de pistones para Chevrolet de competición norteamericanos y el noventa por ciento de los usados por Datsun también son Cosworth.

La empresa británica consta de cuatro fábricas en St. James Mill Road, en Northampton y otra en Worcester. Sí, por ejemplo, Cosworth piensa en producir un nuevo motor, éste será diseñado por Keith Duckworth. El presidente de la compañía realiza muchos diseños personalmente en su casa, a unos diez kilómetros de la planta principal. "Tengo un tablero de dibujo en casa, que combino con el uso de la calculadora. Pero cuando trabajo en el desarrollo, me gusta venir y trabajar en

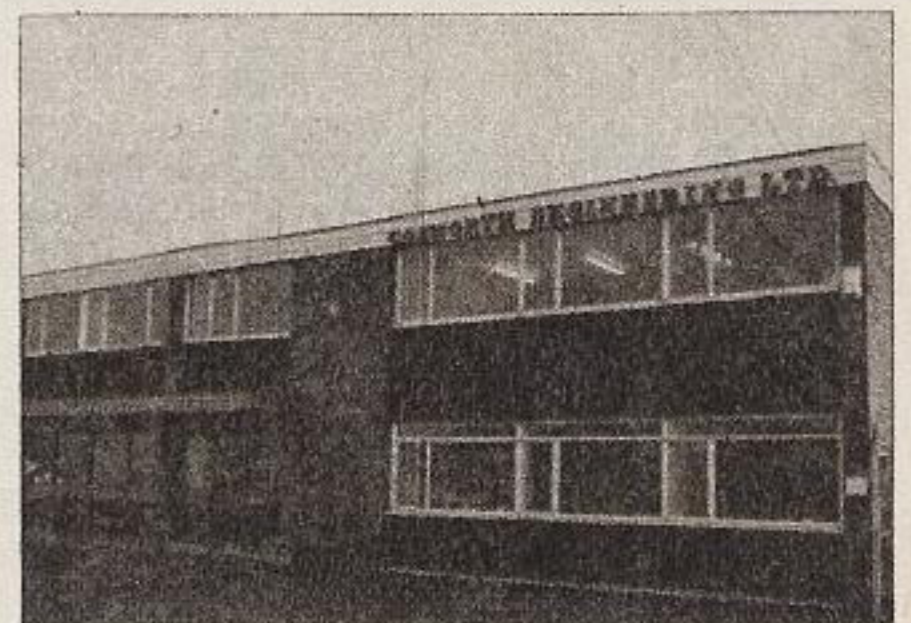


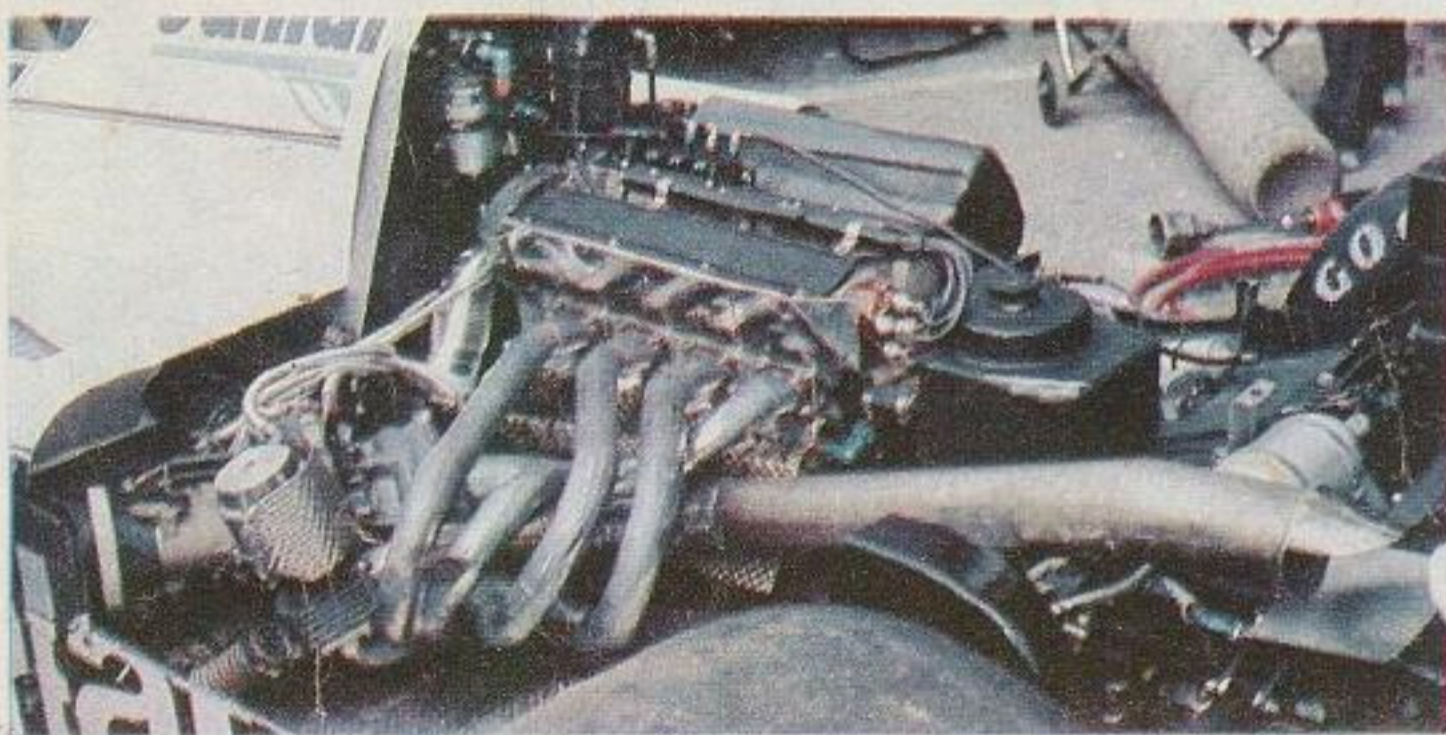
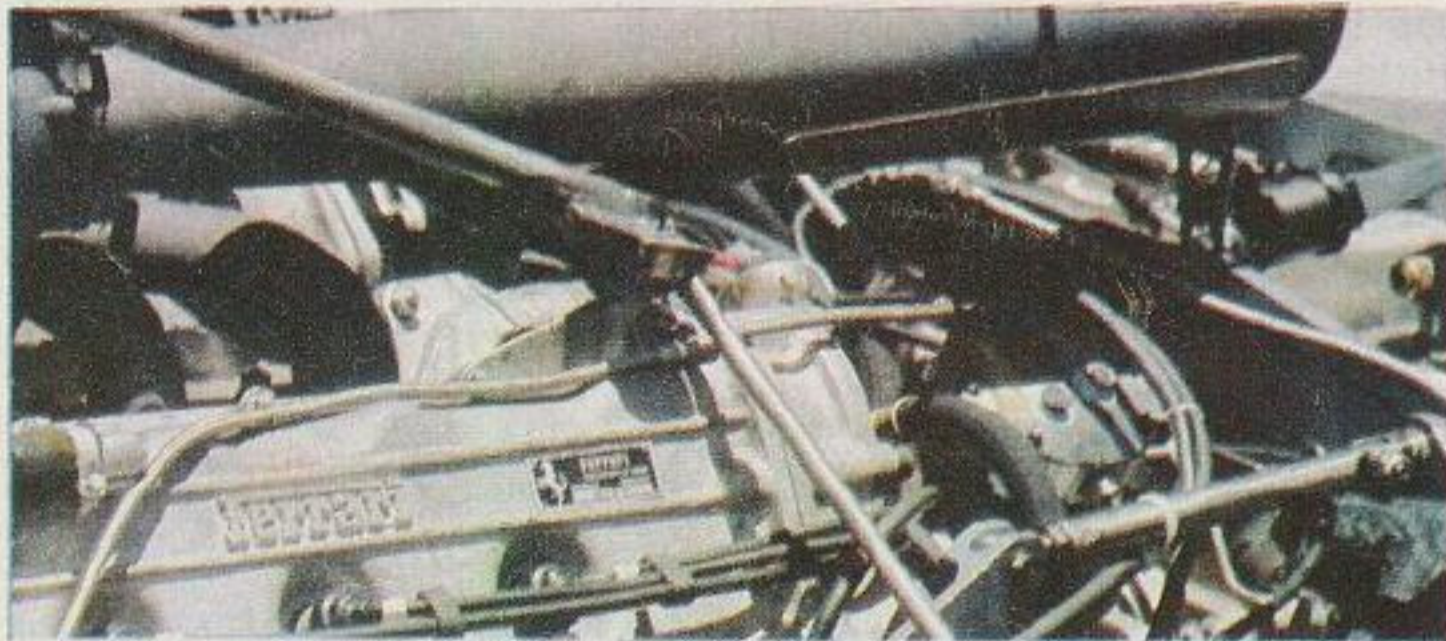
Foto inédita (1) de un DFV. Totalmente desplegado, muestra su escasa cantidad de elementos considerando su cometido específico. Pues bien, esta "sencilla" unidad lleva diez títulos del mundo ganados..

El artífice de la leyenda, Keith Duckworth (2). Padre del V8 y de cuanto diseño sale de Cosworth.

Fachada de la planta principal de Cosworth (3) en St. James Mill Road, Northampton, a pocos kilómetros del circuito de Silverstone.

Detalles de la línea de producción Cosworth (4). Un operario trabaja en la terminación de bieletas.

A LA SOMBRA DE UN V-OCHO



La silueta más reconocida en el mundo de la F1, un Cosworth DFV. Desde que viera por primera vez "la luz" pasaron más de quince años y... casi cien HP.

conjunto con toda la gente implicada en el proyecto". Además de los diseñadores, ingenieros de desarrollo y obreros especializados —trece en total—, Duckworth recurre también a Costin para la discusión de los proyectos. "Tiene una cualidad especial para encontrar la vía correcta", asegura Duckworth. "Una especie de sexto sentido para evitar los problemas. Obviamente, si hay que consultar un tema específico, voy a los especialistas en ese campo. Pero siempre estudio los proyectos con Costin."

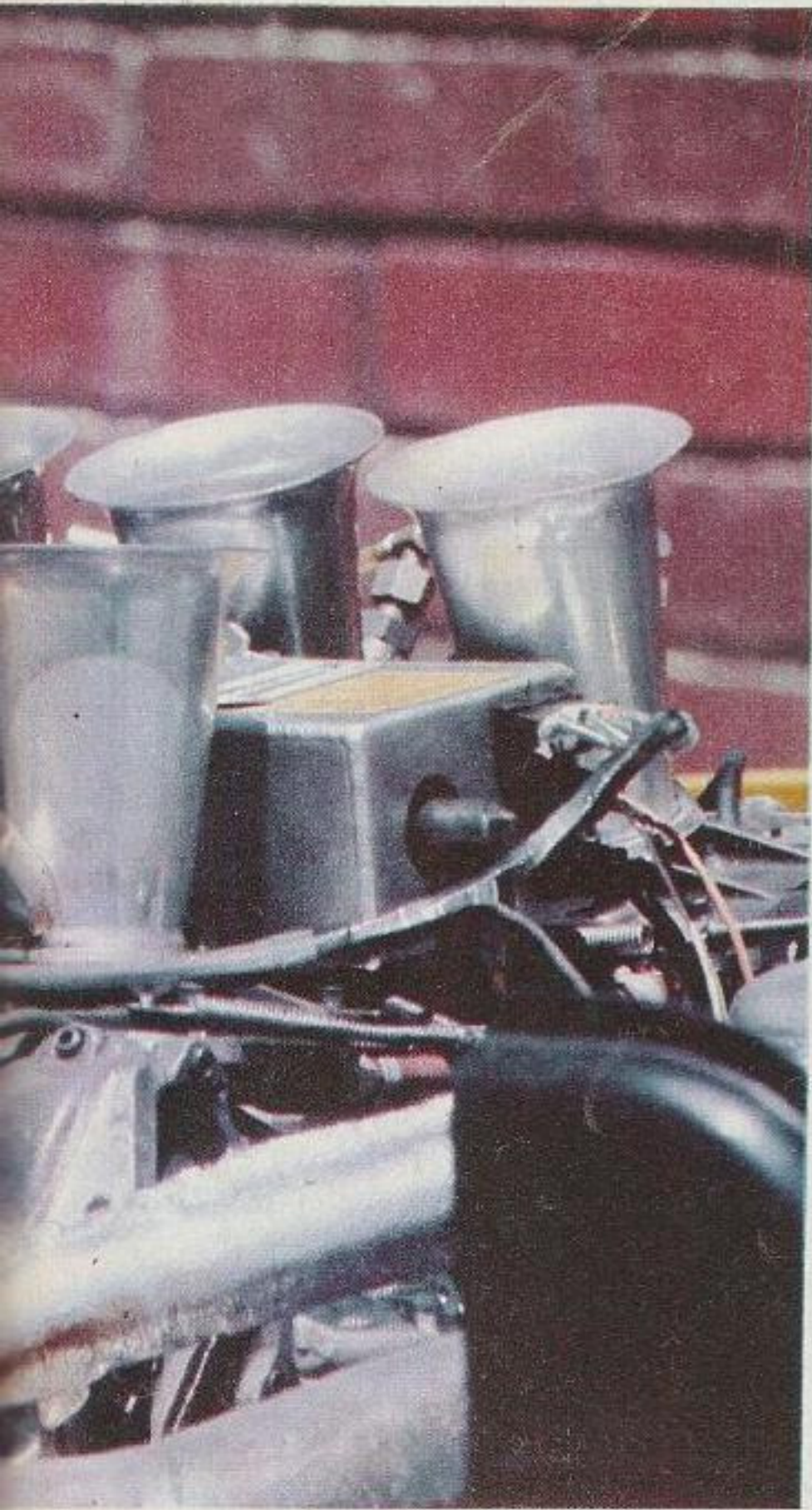
"Cuando el diseño se encuentra aprobado, y Keith resuelve la mayoría de los problemas en la mesa de dibujo y ya poseemos una razonable confianza de que el motor va a funcionar correctamente", acota Field, "entonces el proyecto pasa al taller de prototipos, donde se realiza el desarrollo. Si el motor entra en producción, la matriz será hecha en Worcester, en la Fundación de Investigación y Desarrollo. Las diecisiete personas del staff no están necesariamente especializadas en mo-

tores de competición, pero sí en lo referente a fundición, a tal extremo que frecuentemente vuelan a distintas partes del mundo como consultores en el tema.

Desde Worcester, la matriz va a Northampton, a la planta procesadora, donde las 121 personas que trabajan allí tornean y terminan el producto. Es en ese departamento donde se fabrican los afamados pistones. Tampoco aquí los empleados están especializados en competición, y hasta quizás no sepan en qué clase de motor están trabajando. Pero, para un cliente, eso supone que se pondrá el mismo cuidado en un prototipo para un auto de serie encargado por una fábrica, como en un motor V8 destinado a un Grand Prix, Indianápolis o Le Mans. Los empleados son especializados y talentosos, y usan la maquinaria más moderna y cara. La atmósfera que se respira es quizás rara en la industria británica actual. Hay un sentimiento de confianza y orgullo. De alguna manera, asemeja un taller común de metalurgia,

pero la calidad es de fundamental importancia, y por cada cinco hombres que trabajan, hay uno que controla el producto llevando estadística y testeando piezas.

En el caso de los DFV, DFL y DFX, los componentes pasan directamente al departamento de construcción y testeo. Es allí donde se construyen y mantienen los impulsores de carrera. El personal consta de veinte constructores y probadores, que se ayudan con dos bancos de prueba. Hay, además, un tercero para pruebas de desarrollo. Al comienzo de cada temporada, Cosworth recomienda a los teams más exitosos reconstruir sets de seis motores para uno, o quizás los dos autos del equipo. En ellos se usan todas las partes desarrolladas. Cada motor insu-me ciento treinta horas-hombre para ser puesto nuevamente a cero, y es acompañado a la fábrica por una cartilla en la que figuran todos los detalles vitales del mismo. En la pared del departamento hay otra cartilla revelando la especificación en que la unidad



"Respecto a los turbo, la relación de compresión debe ser tan baja que la eficiencia térmica es pobrísima. Esto es indefendible en una época de conservación de energía. Sin embargo, son un verdadero desafío..."

se encuentra encuadrada; hay nada menos que cuarenta y cinco... Un empleado mantiene estadística de todos los cambios realizados, y el team comenta sus opiniones en la cartilla que regresa con el motor para su reconstrucción. **Cosworth** no divulga las performances a sus clientes, a pesar de que habitualmente contesta a preguntas del tipo de: "¿cual es el mejor motor para la carrera?".... Finalmente, queda **Jack Field** y su staff de ventas, incluyendo tres encargados de almacenamiento, vitales en operaciones de este tipo. El hombre que negocia todos los contratos es un ex-**Rolls Royce**, **Alf Vickers**, que a la vez oficia de gerente. Está asistido por **Harvey Fox**, mientras que **Mike Costin** tiende a ser algo así como el hombre de las mil caras, mezclando el control de calidad con el desarrollo de partes. El director general es **Benny Rood**, un especialista en armado que fue tentado a dejar su propio negocio. Un poco más atrás en la jerarquía se encuentra **Mike Hall**, el ingeniero de diseño.

Pero la figura al tope de todo el andamiaje, sin dudas es **Keith Duckworth**. El hombre cuyo motor **DFV** ha ganado ya diez campeonatos en dieciséis años, tiene fundado derecho a esgrimir sus propias opiniones, y no tiene empacho en referirse a los problemas técnicos del deporte motor. Fue por norma siempre contrario a las equivalencias en las fórmulas de competición. "No estoy, y nunca estuve en contra de los motores turbo comprimidos, ya sean nafteros o gasoleros. Sólo considero que es imposible establecer una comparación válida con los normalmente aspirados sobre la base de la capacidad cúbica, y por lo tanto es errado pretender hacer eso en una categoría encarada con seriedad. Para ser justo, cuando en 1963 se anunció la Fórmula de tres litros normalmente aspirados o litro y medio turbocargados, esta última fue una salida para permitir que algunos teams pudieran turbocomprimir sus motores de 1.5 litros provenientes de la fórmula previa de turbocompresores mecánicos. Fue un intento para poner mayor cantidad de autos en los "grids" de largada para 1966, momento en que la reglamentación entró en vigor."

"Sin embargo, no alcanzo a vislumbrar ninguna tecnología de valor comercial proveniente de esos intentos con motores de litro y medio. Son necesarias relaciones de presión mayores de 2,5 a 1, y como en un motor naftero se necesita una limitación de la detonación para permitir un normal funcionamiento, la relación de compresión debe dejarse tan baja que la eficiencia térmica de la unidad es pobrísima. Y esto es indefendible en una época de conservación de la energía."

¿Constituye la turbocompresión un desafío para Duckworth? "Sí, sin duda es un verdadero desafío, y si las regulaciones técnicas se mantienen tal cual, puedo verme en el futuro construyendo un V12 turbo, que con un régimen oscilante entre las 15.000 y 16.000 revoluciones, erogaría algo así como 800 bhp, razón por la cual sería necesaria una parada en boxes para recarga de combustible. Si se piensa que aún no se vio ningún turbo explotar al máximo las posibilidades permitidas por el Acuerdo de la Concorde de abril del 81, y si se une esta premisa a la experiencia que es posible obtener del previo trabajo de Renault durante el desarrollo de la versión turbocomprimida de un motor originalmente diseñado como normalmente aspirado para la Fórmula 2, los resultados podrían ser óptimos." El presidente de **Cosworth** se rehusó sin embargo a hacer más comentarios sobre el V12.

En 1975, **Duckworth** dio con la solución en Fórmula 1 en lo que se refería a un sistema de flujo de combustible que limitara la potencia de varios motores. Dejando de lado sus ideas acerca de los turbocomprimidos, aún hoy perma-

nece vigente su fórmula de limitación del flujo de combustible.

Hace algunos años, **Duckworth** abandonó el control financiero de la compañía que había fundado con **Mike Costin**. Nunca hubo en la empresa problemas económicos, a pesar que **Field** recuerda jocosamente que cierta vez tuvieron un saldo al descubierto de 3.750 libras... La posición económica es realmente sólida, lo que hoy en Gran Bretaña significa la posibilidad de realizar excelentes inversiones en equipos. Es por eso que la expansión de **Cosworth** es constante, construyendo en forma gradual en los terrenos de **Northampton** que originalmente se compraron como inversión. Caminando por estas fábricas, se encuentra el buen humor que destila una empresa exitosa. Se nota un no muy desembozado orgullo por la fama del presidente, y es que obviamente, en el mundo de la competición, el mejor premio es el triunfo. Pero en algunos ítems, la compañía es difícil de relacionar con las carreras. El personal raramente llega a ver un auto de competición. **Mario Andretti** visitó imprevistamente la empresa tras ganar el Campeonato del Mundo para **Lotus**, y **Frank Williams** llevó también a sus pilotos el año pasado. Pero aparte de las frecuentes visitas de los team managers, y las salidas del personal superior a las carreras, podría confundírsela con cualquiera compañía metalúrgica.

Es, por supuesto, bastante más que una empresa del montón, dadas las demandas de altísima calidad al personal de desarrollo y construcción, y el deseo, como dice **Duckworth**, "de hacerlo todo bien."

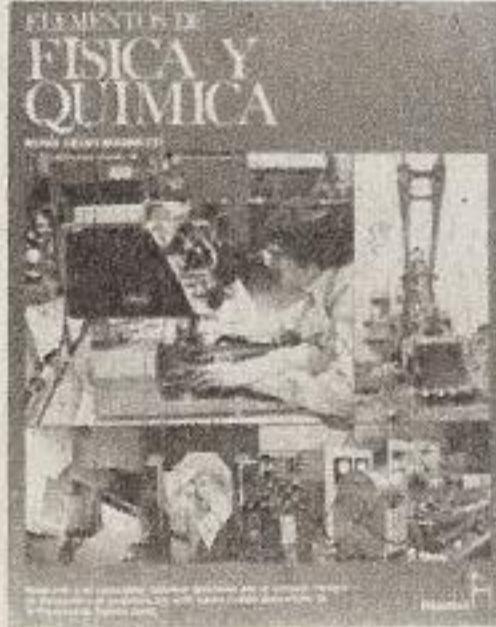
Con mucho tiempo por delante para el quinceañero motor V8, **Cosworth Engineering** obviamente ostenta una inmejorable posición al acercarse a sus veinticinco años de vida. Su presidente estará observando atentamente los trastornos que actualmente sacuden a los reglamentos, pero sea cual sea el camino que tome, no hay duda que el nombre de **Cosworth** estará en la punta en el futuro.

Bob Constanduros

HUEMUL

EXCLUSIVO PARA DOCENTES.

Recordatorios y novedades:



(1er. año, ciclo básico común y ciclo básico común polivalente Pcia. de Bs. As.) de René César Magnetti.



(2do. año, c.b.c. polivalente Pcia. de Bs. As.) de René César Magnetti.

¡PRIMERA EDICIÓN!



(1er. año) de José Fernández Martínez y S.M. de F. Martínez.



(2do. año, c.b.c. polivalente Pcia. de Bs. As.) de René César Magnetti.

¡PRIMERA EDICIÓN!



(2do. año) de J.F. Martínez y S.M. de F. Martínez.

¡PRIMERA EDICIÓN!

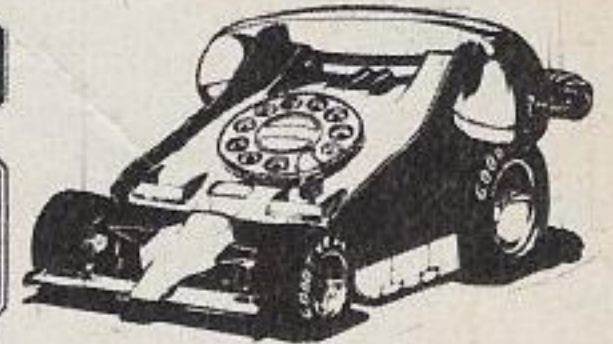
HUEMUL

lo más actual al mejor nivel.

Dpto. de Promoción y Atención al Docente:
Belgrano 624 - 1er. piso - (1092) Capital Federal
Tel.: 30-7891/9

Una División de
EDITORIAL CREA S.A.

EL TELEFONO NEGRO



—¿Hola, con el galline... perdón, con Corsa?

—Sí, cómico. ¿Qué desea? Y trate de ser rápido...

—Bueno, no tanto apuro, y si desean algo jugoso, tengan paciencia.

—¡Pero usted, qué se...!

—¡¡¡Chist...!!! Y a anotar; aquí va una andanada. Beto Naval volverá al rally después de haber intentado infructuosamente conseguir un TC 2 litros "accesible". Pedro Passadore se retirará temporariamente de la F-2 y recién volverá para disputar el torneo Triangular Sudam que se correrá en Uruguay, Brasil y Argentina; se desconoce con qué auto. Jorge Omar Del Río probó en su TC 2000 y con buenos resultados, unas gomas Fliter de nuevo diseño, en Marcos Juárez. El Yoyo Maldonado quedó "chocho" con el motor de De Guidi que usó en Punta del Este; el otro día lo encontré por la calle y me dijo que revisó todo y como estaba bien lo volvió a armar sin siquiera cambiarle aros... Fue lamentable el nivel de algunos asistentes a la conferencia de prensa realizada en el ACA para presentar el GP de motos. Hubo gente del ambiente que directamente "apuntó" a Cozzani quejándose por falta de información cuando precisamente por desempeñarse como periodistas, ellos debían haber sido los responsables por buscarla. Además, si estaban tan molestos por la presunta "desinformación", allí tenían a Roberts, Ballington, Crosby, etc. para "ponerse al día" y, sin embargo, sólo le hicieron preguntas absolutamente infantiles y carentes de criterio...

—¿Qué le pasó, señor, se quedó mudo...?

—No, estoy pensando, pero no recuerdo nada más...

—En fin, ¿queríamos saber su nombre, y si podemos contar más adelante con nuevos anticipos...

—En el ambiente, se me conoce por "Monsieur Gul-

lotine", y no pretenden saber nada más. Soy amiguísimo del Negro López, y para cubrir la notoria carencia de información que desde siempre han mostrado, los llamaré ni bien tenga algo.

—Muy amable señor, y esperamos contar con usted.

—Otro remedio no les queda, y eso de cómico del comienzo, no sé a quién le cabe más... ¡CLACK...!

—¿Revista Claudia?

No, equivocado señor, esto es Corsa, Claudia es el número...

—¡Pare, pare! Ya sé que estoy hablando con Corsa, lo que pasa es que si pregunto de entrada por esa revista me dicen que me equivoqué de número... ¡Cayeron!

—Grr..Mmssé. Muy vivo. ¿Qué desea?

—Saber si es cierto que a uno de ustedes lo quisieron tirar por la ventana en la Asociación de Pilotos de Fórmula Renault, por algo que salió en la revista sobre el grupo de trabajo.

—Sí, es cierto, pero a pesar de que la intención era ésa, privó el sentido de la caballerosidad de ese grupo y la cosa se aclaró. Ocurre que uno de nuestros redactores habló con Eduardo Tuero y en el número siguiente salió un "toquecito de bocina" con la versión exactamente contraria a lo manifestado por éste.

—¿Y cómo pudo pasar una cosa así?

—Ocurre que el encargado de la sección "Toquecitos" es una especie de trotamundos que no para en la redacción, como el resto del bandidaje, y se supone que él trajo la famosa versión, la cual no fue advertida por el inocente y bienintencionado redactor, y salió publicada. Se produjo una de esas situaciones irreversibles e inexplicables para terceros. Esperamos no vuelva a producirse. ¿Conforme?

—Mas o menos, pero... ¡basta de mentiras! ¡PLONK!

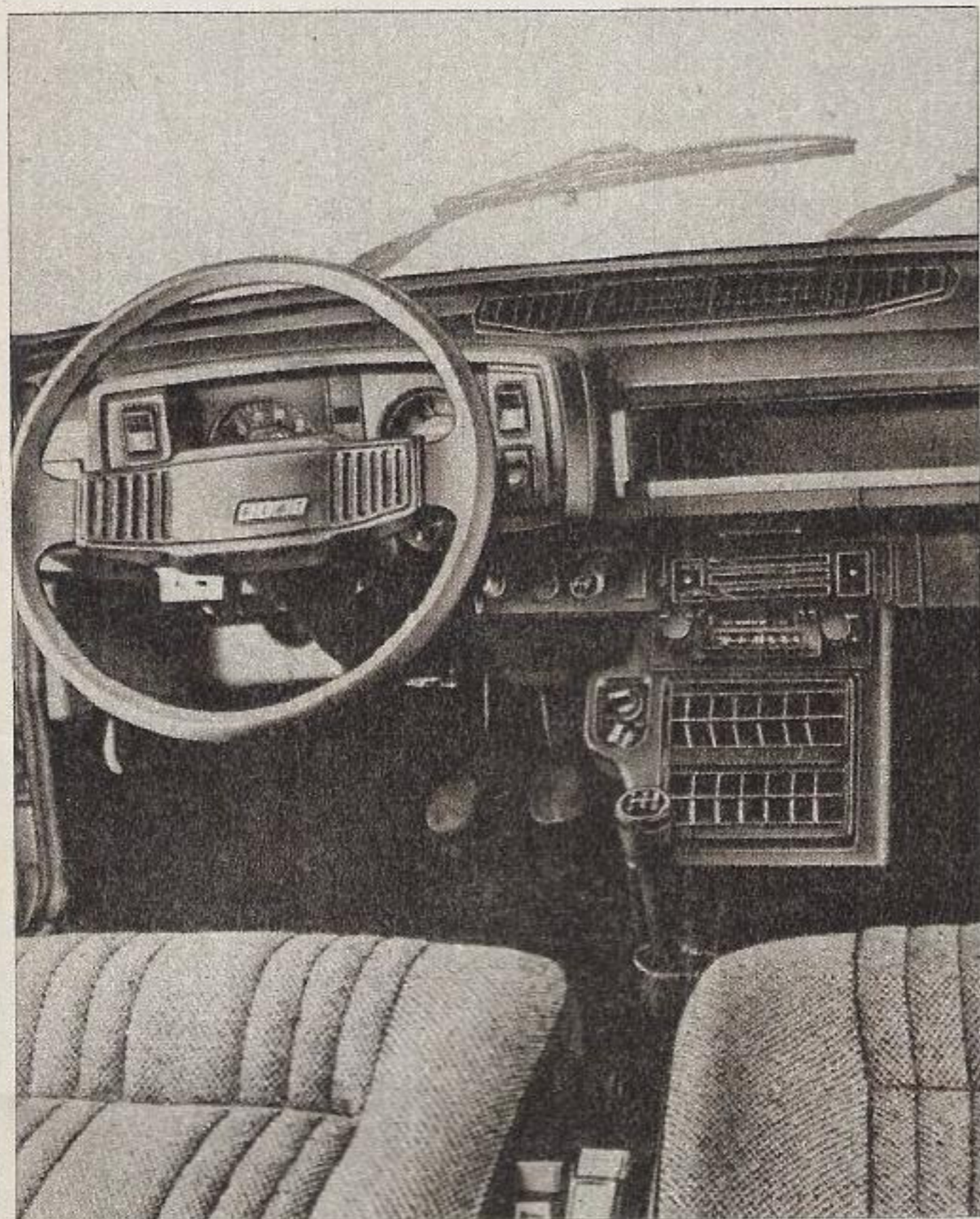
—¿Y cómo pudo pasar una cosa así?

—Ocurre que el encargado de la sección "Toquecitos" es una especie de trotamundos que no para en la redacción, como el resto del bandidaje, y se supone que él trajo la famosa versión, la cual no fue advertida por el inocente y bienintencionado redactor, y salió publicada. Se produjo una de esas situaciones irreversibles e inexplicables para terceros. Esperamos no vuelva a producirse. ¿Conforme?

—Mas o menos, pero... ¡basta de mentiras! ¡PLONK!

—En el ambiente, se me conoce por "Monsieur Gul-

Noticorsas



SEVEL ARGENTINA presentó al periodismo especializado el **Fiat 128 Europa CL5**, equipado con caja de cinco velocidades. El modelo incorpora, además, modificaciones estéticas y de equipamiento, nuevos tapizados, referentes al confort, confiabilidad y economía.

La caja del **CL5** es la misma que equipa el modelo **Ritmo**, producido por la **Fiat de Italia** y de gran aceptación en Europa. Su característica fundamental es la quinta marcha (conocida como sobremarcha), que permite un menor consumo en ruta y velocidades de cruce con menor régimen de motor.

El modelo **CL5** ha sido homologado para su exportación al viejo mundo y SEVEL espera que sea exitoso como sus predecesores.

La nueva caja de velocidades tiene las siguientes relaciones:

Primera, 3.583 : 1, Segunda, 2.235 : 1, Tercera, 1.454 : 1, Cuarta, 1.042 : 1, Quinta, 0.863 : 1, M. Atrás, 3.714 : 1, Diferencial, 17 : 64.

Además de las modificaciones mecánicas, el **CL5** viene con aire acondicionado opcional, cuyo consumo es solamente el 4% de la potencia del motor.

HUEMUL EXCLUSIVO PARA DOCENTES.

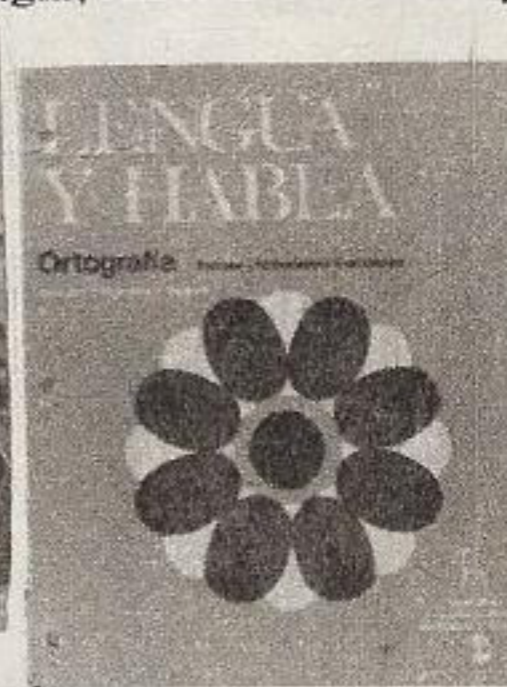
Recordatorios y novedades:



de Luis A. Menghi, Alberto F. Pescetto y Sara Spinelli.



Estudio Sistemático de la Lengua.



Libro del maestro

de Luis A. Menghi, Alberto F. Pescetto y Sara Spinelli.



(1er. año)

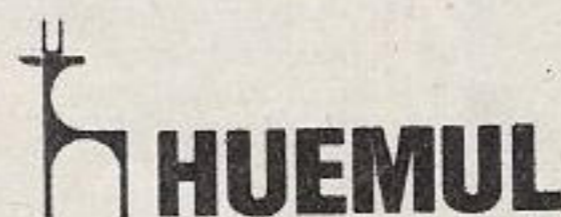


(2do. año)

de Ofelia Kovacci



de textos literarios para el ciclo básico. de Ofelia Kovacci y Néida Salvador.



lo más actual al mejor nivel.

Una División de EDITORIAL CREA S.A.

Dpto. de Promoción y Atención al Docente:
Belgrano 624 - 1er. piso - (1092) Capital Federal
Tel.: 30-7891/9

EL PROXIMO DOMINGO SE REALIZARA EL GP DE EE.UU (Costa Oeste)

LA APERTURA DEL "TRIANGULO"



Por primera vez en la historia de la F1, un país tendrá tres carreras puntuables por el Campeonato del Mundo, y todas se disputarán en trazados urbanos. La primera de esta serie será Long Beach. Allí, pegados a la costa del Pacífico, los F1 afrontarán una carrera "ciudadina" con todos los riesgos que ello implica. A modo de antecedente, aquí están los datos para ir palpitándolo

1981: ASI LARGARON

Riccardo Patrese Arrows A-3-Cosworth 1m19s399 Promedio: 147.373 km/h.	Alan Jones Williams FW07-Cosworth 1m19s408
Carlos Reutemann Williams FW07-Cosworth 1m20s149	Nelson Piquet Brabham BT49-Cosworth 1m20s289
Gilles Villeneuve Ferrari 126-C 1m20s462	Mario Andretti Alfa Romeo 179-C 1m20s476
Nigel Mansell Lotus 81-Cosworth 1m20s573	Eddie Cheever Tyrrell 010-Cosworth 1m20s643
Bruno Giacomelli Alfa Romeo 179-C 1m20s664	Jean P. Jarier Talbot-Ligier JS17 1m20s787
Didier Pironi Ferrari 126-C 1m20s787	Jacques Laffite Talbot-Ligier JS17 1m20s925
Elio De Angelis Lotus 81-Cosworth 1m20s928	Alain Prost Renault RE 30 1m20s980
Héctor Rebaque Brabham BT49-Cosworth 1m21s	Keke Rosberg Fittipaldi F8-Cosworth 1m21s001
Patrick Tambay Theodore TY1-Cosworth 1m21s298	Chico Serra Fittipaldi F8-Cosworth 1m21s409
Marc Surer Ensign MN 181-Cosworth 1m21s522	René Arnoux Renault RE 30 1m21s540
Jan Lammers ATS-D4-Cosworth 1m21s758	Andrea De Cesaris McLaren M30-Cosworth 1m22s028
John Watson McLaren M30-Cosworth 1m22s183	Beppe Gabbiani Osella F1B-Cosworth 1m22s213

SUPLENTES

Kevin Cogan Tyrrell 010-Cosworth 1m22s284	Eliseo Salazar March 811-Cosworth 1m22s356
Miguel A. Guerra Osella F1B-Cosworth 1m22s673	Siegfried Stöhr Arrows A3-Cosworth 1m23s504
Derek Daly March 811-Cosworth 1m24s383	



1981: ASI LLEGARON

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	1	Alan Jones	Williams FW07-Cosworth	1h50m41s33	80
2º	2	Carlos Reutemann	Williams FW07-Cosworth	1h50m50s52	80
3º	5	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth	1h51m16s25	80
4º	22	Mario Andretti	Alfa Romeo 179-C	1h51m30s64	80
5º	3	Eddie Cheever	Tyrrell 010-Cosworth	1h51m48s03	80
6º	33	Patrick Tambay	Theodore TY1-Cosworth	1h50m57s75	79
7º	21	Chico Serra	Fittipaldi F8-Cosworth	1h51m34s17	78
8º	16	René Arnoux	Renault RE30	1h52m00s62	77
9º	14	Marc Surer	Ensign MN181-Cosworth	1h39m02s25	70
10º	28	Didier Pironi	Ferrari 126-C	1h32m50s65	66
11º	25	Jean Pierre Jarier	Talbot-Ligier JS17	1h30m10s28	64

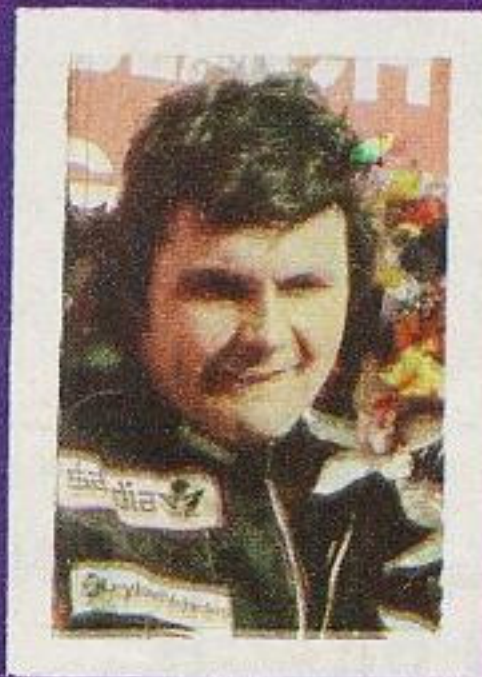
LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Piloto	Marca	Causa
1	Alain Prost	Renault	Colisión c/De Cesaris
1	Andrea De Cesaris	McLaren	Colisión c/Prost
12	Elio De Angelis	Lotus	Accidente
15	John Watson	McLaren	Motor
17	Gilles Villeneuve	Ferrari	Semieje
25	Nigel Mansell	Lotus	Accidente
26	Beppe Gabbiani	Osella	Accidente
32	Riccardo Patrese	Arrows	Bomba de Nafta
40	Jan Lammers	ATS	Colisión c/Giacomelli
40	Bruno Giacomelli	Alfa Romeo	Colisión c/Lammers
41	Keijo Rosberg	Fittipaldi	Motor
41	Jacques Laffite	Talbot-Ligier	Colisión c/Cheever
50	Héctor Rebaque	Brabham	Trompo y toque c/Arnoux
64	Jean P. Jarier	Talbot-Ligier	Accidente
66	Didier Pironi	Ferrari	Motor
70	Marc Surer	Ensign	Electricidad

REFERENCIAS

- 1) OCEAN BOULEVARD
- 2) LINDEN AVENUE
- 3) SHORELINE DRIVE
- 4) PINE AVENUE

O CALLEJERO



EVOLUCION DEL RECORD DE VUELTA

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1976	Clay Regazzoni	Ferrari 312-T2	1m23s076	139,539 Km/h
1977	Niki Lauda	Ferrari 312-T2	1m22s753	141,428 Km/h
1978	Alan Jones	Williams FW06-Cosworth	1m22s215	142,317 Km/h
1979	Gilles Villeneuve	Ferrari 312-T4	1m21s200	144,133 Km/h
1980	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth	1m19s830	147,570 Km/h
1981	Alan Jones	Williams FW07C-Cosworth	1m20s901	144,660 Km/h

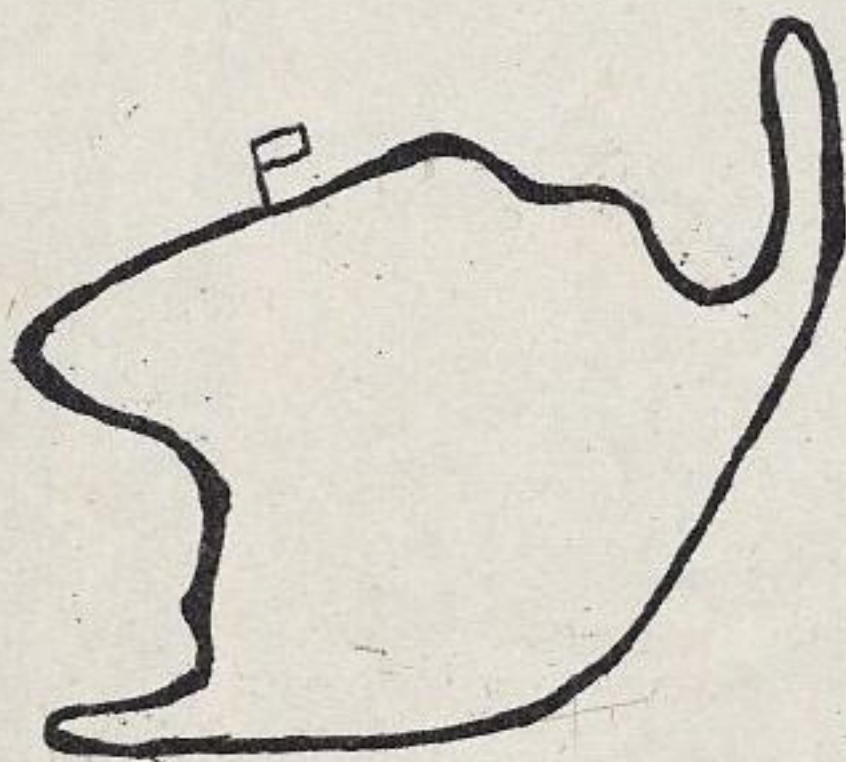
LOS SEIS PRIMEROS DE LOS ULTIMOS CINCO AÑOS

AÑO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO	QUINTO	SEXTO
1976	Regazzoni	Lauda	Depailler	Laffite	Mass	Fittipaldi
1977	Andretti	Lauda	Scheckter	Depailler	Fittipaldi	Jarier
1978	Reutemann	Andretti	Depailler	Peterson	Laffie	Patrese
1979	Villeneuve	Scheckter	Jones	Andretti	Depailler	Jarier
1980	Piquet	Patrese	Fittipaldi	Watson	Scheckter	Pironi
1981	Jones	Reutemann	Piquet	Andretti	Cheever	Tambay

LA POLE POSITION

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1976	Clay Regazzoni	Ferrari 312-T2	1m23s099	139,511 Km/h
1977	Niki Lauda	Ferrari 312-T2	1m21s650	143,338 Km/h
1978	Carlos Reutemann	Ferrari 312-T3	1m20s636	145,107 Km/h
1979	Gilles Villeneuve	Ferrari 312-T4	1m18s825	148,439 Km/h
1980	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth	1m17s690	150,598 Km/h
1981	Riccardo Patrese	Arrows A3-Cosworth	1m19s399	147,373 Km/h





La primera curva del circuito es una horquilla que normalmente provoca escenas como ésta. Todos se agrupan por ganar un puesto y los roces son casi inevitables.



LOS ARGENTINOS EN LONG BEACH

AÑO	CIRCUITO	PILOTO	MARCA	POS.
1976	Long Beach	Reutemann	Brabham-Alfa	Ab.
1977	Long Beach	Reutemann	Ferrari	Ab.
1978	Long Beach	Reutemann	Ferrari	1º
1979	Long Beach	Reutemann	Lotus	Ab.
1980	Long Beach	Reutemann	Williams	Ab.
		Zunino	Brabham	Ab.
1981	Long Beach	Reutemann	Williams	2º
		Guerra	Osella	NL.

ASI SERA LA CARRERA

Durante el viernes 2 y el sábado 3 de abril previos se desarrollarán los entrenamientos oficiales y la clasificación. Ambos días serán en los mismos horarios: de 10 a 11,30 hs entrenamientos, y de 13 a 14 hs clasificación. El día 4 se harán las pruebas de tanques llenos entre las 10,30 y las 11 hs. La carrera se largará ese mismo domingo (estimativamente) a las 13 hs, estipulada a 80 vueltas que se recorrerán aproximadamente en una hora cincuenta minutos.

La prueba será televisada por ATC quien entrará en contacto con el circuito aproximadamente media hora antes de la iniciación de la prueba.

El circuito de Long Beach se encuentra emplazado en la ciudad del mismo nombre a unos 35 kilómetros al sur de la ciudad de Los Angeles (California).

HISTORIAL



Nelson Piquet, el ganador más veloz de la historia de Long Beach. El brasileño se impuso allí en 1980 y también ostenta la vuelta más rápida en carrera.

AÑO	GANADOR	MARCA	PROMEDIO	CIRCUITO
1976	Clay Regazzoni	Ferrari 312-T2	136,915 Km/h	Long Beach
1977	Mario Andretti	Lotus 79-Cosworth	139,804 Km/h	Long Beach
1978	C. Reutemann	Ferrari 312-T3	140,556 Km/h	Long Beach
1979	Gilles Villeneuve	Ferrari 312-T4	141,309 Km/h	Long Beach
1980	Nelson Piquet	Brab. BT49-Cosworth	142,358 Km/h	Long Beach
1981	Alan Jones	Will. FW07C-Cosworth	140,948 Km/h	Long Beach

Durante 18 años, todas las semanas



LA MEJOR REVISTA DE LA TELEVISION.

Y esto nos llena de orgullo. Porque Ud., como nosotros, ha podido comprobar que existieron y existen revistas que nos imitan. Y es sabido que sólo se imita lo mejor. Pero lo mejor, aún lo es más, si se comprueba con cifras.

Venta de ejemplares:

- * **TV GULA ES LA PRIMERA INDISCUTIDA ENTRE LAS REVISTAS DE SU TIPO.**

(No existe ninguna otra que figure en planillas del IVC.)

Como si esto fuera poco...

- * **TV GULA ES LA QUE MAS EJEMPLARES VENDE EN BUENOS AIRES ENTRE TODAS LAS REVISTAS NACIONALES Y EXTRANJERAS.**

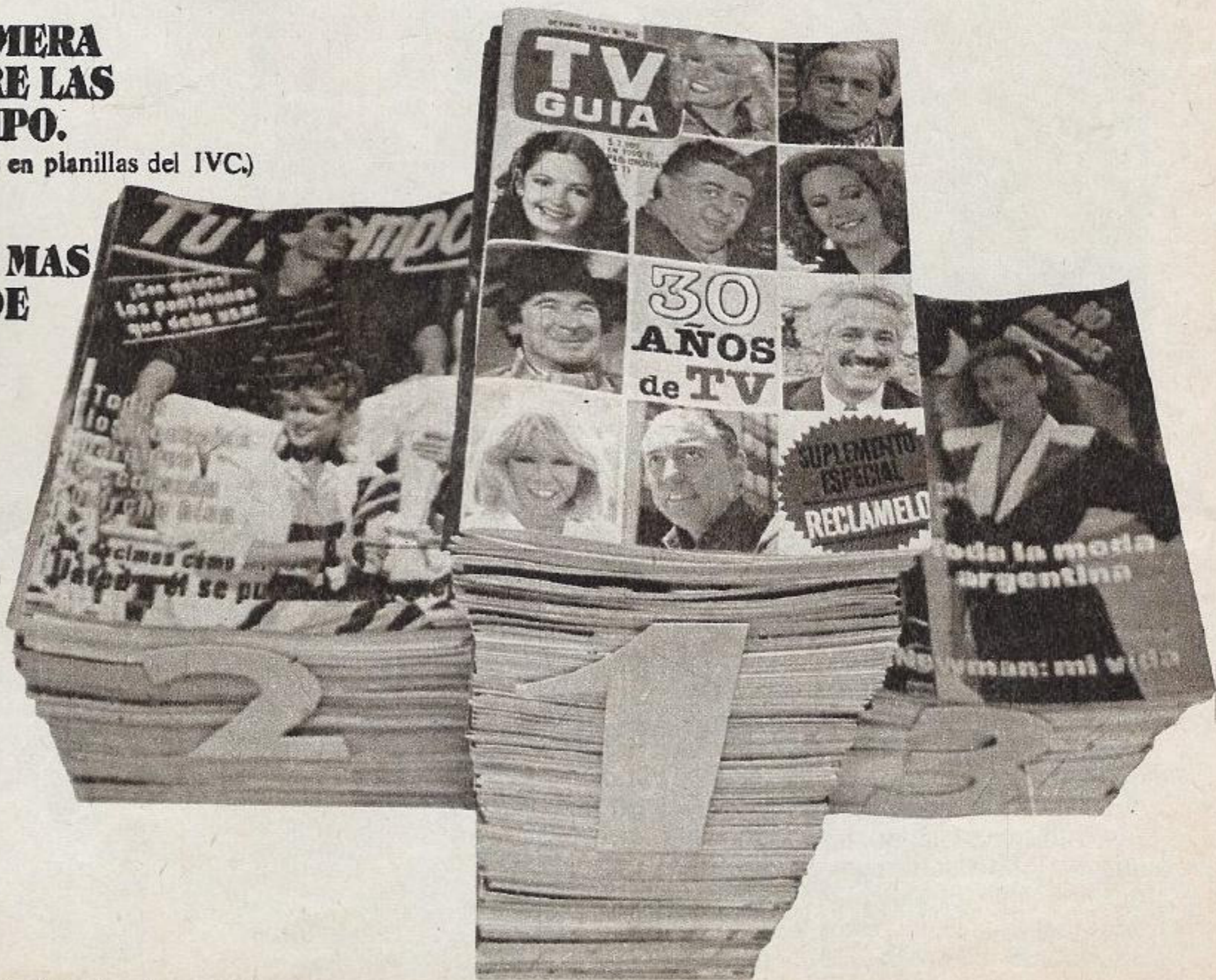
(Período considerado: junio 1979 a junio 1981 de acuerdo con el IVC.)

¡No se confunda!
Cada semana, elija



La revista sin rival.

* IVC (Instituto Verificador de Circulaciones) es el organismo que controla y certifica la veracidad de las cifras de venta de ejemplares de diarios y revistas en la Argentina.



SE ABRE LA TEMPORADA
DE FORMULA RENAULT 1982

ONCE BATALLAS



Para un análisis previo como el que **2** hacemos a esta altura del año es necesario mirar hacia atrás, porque para barajar posibilidades y expectativas es menester contar con una base, que siempre aporta el año inmediato anterior. Sin embargo, en dos de las tres partes en que se divide todo análisis de este tipo (deportivo, institucional y técnico) se han producido situaciones que nos dejaron sin ese mentado basamento. Concretamente nos referimos a las dos primeras.

En lo institucional se introdujo una nueva modalidad conductora a la A.P.F-4, ante el alejamiento definitivo de Angel Chiviló, en forma de un grupo de trabajo compuesto por pilotos y



LOS ESPERAN...

3



La FR se prepara para empezar un nuevo Campeonato Argentino. Los acostumbrados ingredientes: colorido, espectacularidad y paridad, se verán complementados con la lucha de marcas entre los chasis, iniciada el año pasado entre Crespi, DEPAC y Berta. Este año, ante el alejamiento de varios pilotos y el afianzamiento de otros, la puja por el título tendrá un matiz diferente

6



Con un parque numeroso y colorido, como es habitual en la categoría (foto 1), comenzará la temporada de Fórmula Renault. La puja técnica estará entre los Berta (foto 2), Crespi (foto 3) y DEPAC (foto 6). Urretavizcaya (foto 4) será uno de los candidatos al título. Los mecánicos-amigos (foto 5) serán otra vez el condimento infaltable.

4



5



SE ABRE LA TEMPORADA DE FORMULA RENAULT 1982

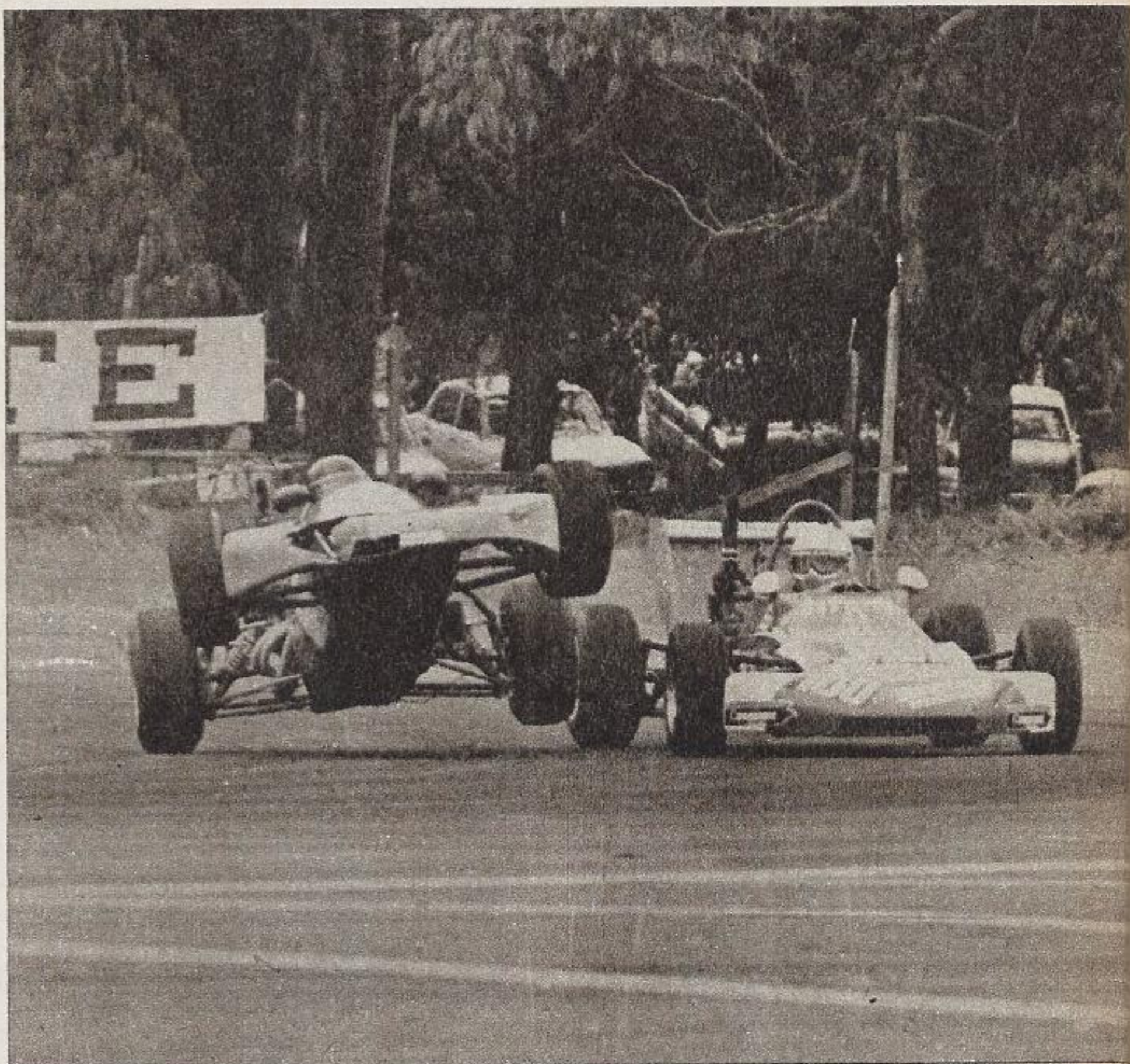
allegados a la categoría. Este es un método nuevo, si tenemos en cuenta que hasta fines del año pasado Chiviló reunía en su persona la suma de las funciones ejecutivas; y hasta el momento, dado el corto tiempo desde la nueva "asunción", el panorama es alentador. Pero no deja de ser una incógnita para el transcurso del año, ya que las dificultades que presente el devenir de las carreras son aún desconocidas. Por el momento, la concreción de un ventajoso acuerdo para la provisión de neumáticos por parte de Fliter y el apoyo de Renault, son los puntos a favor del grupo encabezado por Eduardo Tuero.

EN LO DEPORTIVO... DESPEDIDAS Y DEBUTS

El año pasado como nunca antes, la función promocional de la categoría se cumplió a la perfección. De ello habla claramente la brillante actuación de Gustavo Sommi y Juan M. Fangio en la F-2 Nacional, a la cual han quedado definitivamente incorporados. Y siguiendo esos pasos, Miguel Etchegaray, Ricardo Risatti y Jorge Zunino serán de la partida este año en F-2. Este éxodo, al que se suma el campeón '81 Carlos Lauricella, quien aún no se decidió por otra categoría, pero que no repetirá en FR, hace que gran parte de los principales animadores del año pasado no integren las grillas del 82. Como una compensación, aunque menor en número, se debe tener en cuenta a tres pilotos debutantes en la categoría. **Néstor Gurini**, profesor de la escuela de Jorge Omar Del Río, integrará el equipo de éste, patrocinado por una importante tabacalera (y junto al ascendente cordobés **Raúl Berecíbar**). El team contará con chasis DEPAC y motores provistos por **Rubén Rullo**, después de una selección comparativa previa realizada con distintas opciones chasis-motor en el Autódromo. El preparador de estos motores es hoy por hoy (como supiera serlo en pista) el principal rival de **Juan José Reybet**, hombre de reconocida trayectoria dentro de la categoría y quien suministra la mayoría de los motores del parque actual.



8



Gustavo Der Ohanessian, junto a Claudio Becerra serán dos de los "Rookies" del año. Raúl Berecíbar (foto 8), como premio a sus destacadas actuaciones en la categoría, se ganó un lugar en un equipo oficial; estará en el de Jorge Omar Del Río, junto a Néstor Gurini. Juan Carlos Giacchino (foto 9) protagonizó varias maniobras espectaculares el año pasado; fue poco efectivo, pero la tribuna, chocha. F-R es siempre F-2. (foto 10)

CALENDARIO

FECHA	AUTODROMO	ORGANIZADOR
4/4	Bs.As.(Circ. 5)	A.P.F-4 - Standard Mejorado
25/ 4	General Pico	Alvear Football Club
16/ 5	San Juan	Asociación Sanjuanina de Volantes
27/ 6 *	Rafaela	Club Atlético Rafaela
4/ 7 *	Bs.As.(Circ. 7)	Club de Autos y Motos (con Turismo)
18/ 7	Bahía Blanca	Bahía Blanca Automóvil Club
8/ 8	Bs.As. (Circ. 7 u 8)	A.P.F-4
29/ 8	Bs.As. (Circ. 8 ó 9)	Club de Autos y Motos
19/ 9	Olavarría	Club Estudiantes de Olavarría
17/10	Pigüé	Pigüé Automóvil Club
14/11	General Pico	Club Sportivo Independiente
19/12	Bs.As. (Circ. 9 ó 5)	A.A.A.S. (Coronación)

* La fecha del 4/7 en Buenos Aires se realizaría sólo en caso de que quedara sin efecto la del 27/6 en Rafaela.



LOS GANADORES DEL '81

BUENOS AIRES: Circuito Nº 5, Autódromo. Organizador AAAS. Ganador: **Gustavo Sommi.**

BAHIA BLANCA: Aldea Romana. Organizador: B.B. Automóvil Club. Ganador: **Ricardo Risatti.**

GENERAL PICO: Autódromo Regional Gral. Pico. Organizador: Alvear F.C. Ganador: **Carlos Lauricella.**

BUENOS AIRES: Autódromo, circuito Nº 7. Organizador: C. de Autos y Motos. Ganador: **Jorge Zunino.**

MARCOS JUAREZ: Autódromo Marcos Juárez. Organizador: M.J. Moto Club. Ganador: **Carlos Lauricella.**

CHACO: Autódromo del Nordeste. Organizador: Chaco Automoto Club. Ganador: **Carlos Lauricella.**

BAHIA BLANCA: Aldea Romana. Organizador: B.B. Auto Club. Ganador: **Carlos Lauricella.**

BUENOS AIRES: Autódromo, circuito Nº 8. Organizador: Asoc. Arg. de Volantes. Ganador: **Gustavo Sommi.**

PIGUE: Autódromo de Pigüé. Organizador: Auto Club Pigüé. Ganador: **Roberto Milohanich.**

OLAVARRIA: Circuito La Bota. Organizador: C.A. Estudiantes. Ganador: **Juan Bongiovanni.**

GENERAL PICO: Autódromo General Pico. Organizador C.S. Independiente. Ganador: **Miguel Etchegaray.**

Volviendo a los debutantes, **Gustavo Der Ohanessian**, munido de un Berta "total" (preparación inclusive), ya demostró su potencial en la última carrera (sin puntos) en el Autódromo Municipal; innumerables triunfos de Karting y un Campeonato Argentino son su respaldo. **Claudio Becerra** es el "tercer debutante en discordia"; un flamante Campeonato Metropolitano de Karts, un chasis Berta con todo lo necesario y la dedicación exclusiva de **Pedro Vidal** hacen que no sea "uno más" en probar fortuna en la FR.

Y finalmente, entre los que se van y los que llegan se encuentran quienes permanecen en la categoría. Entre los más destacados de este grupo se cuentan **Juan Bongiovanni**, con un efectivo Tulia y mecánica de **Antelo**, no

muy difundida en la categoría pero eficaz para pelear la punta. **Oscar Pereyra** (mecánica Reybet) y **Benjamín Muñiz Barreto** (Jelinek), el primero, con auto de su propia factura y el segundo con su fiel Tulia 19 puesto 0 Km. **Roberto Milohanich** y **Hugo Fierros** (Rullo) son dos pilotos con gran experiencia en la fórmula; Milohanich aún está dudando sobre su participación. Fierros con todo el material renovado y un Tulia 20 flamante.

El ganador de la última carrera puntuable del '81 **Miguel Etchegaray** posiblemente alterne la F-2 con la F.R., ya que aún cuenta en ésta con material de primera (y atención semiformal Crespi) en su poder; mientras **Roberto Urretavizcaya**, se decidió a hacer la temporada a bordo del Crespi de **Ab-**

NUMERACION AÑO 1982 FORMULA RENAULT Y.P.F.

1	Carlos LAURICELLA	45	Pablo SALA
2	Gustavo SOMMI	46	Daniel GIORDANO
3	Ricardo RISATTI	47	José SGROPPO
4	Juan J. BONGIOVANNI	48	Roberto HOVSEPIAN
5	Roberto MILOHANICH	49	Alfredo ECHARRI
6	Jorge ZUNINO	50	Enrique MORANDO
7	Francisco ABADIA	51	Jorge MACCHI
8	Miguel ETCHEGARAY	52	Rolando ZGAIB
9	Oscar PEREYRA	53	Osvaldo IMPOSTI
10	Roberto GARCIA	54	Horacio ANGHILANTE
11	Hugo L. FIERROS	55	Oscar FRANCISCANGELO
12	Roberto URRETAVIZCAYA	56	Eduardo RADO
14	Raúl BERECEBAR	57	Angel CHIVILO
15	Ernesto FARRAL	58	Jorge PERNIGOTE
16	Fernando CROCERI	59	José L. RODRIGO
17	Benjamín MUÑIZ BARRETO	60	Angel PESTICCIO
18	Humberto DANA	61	Alfredo PUGLIESE
19	Carlos LAGUNA	62	José ANGELETTI
20	Juan C. INFANTE	63	Mario GALATI
21	Agustín BAILO	64	Juan RORMOSER
22	Gustavo MANCUSO	65	Eugenio LOMBARDOZZI
23	Ricardo KEHLER	66	Carlos MUZZIN
24	Juan C. GIACCHINO	67	Jorge MORGAN
25	Edgardo LEDE	68	Domingo CURCIO
26	Jorge MANGHI	69	Guillermo RODRIGUEZ
27	Eduardo BOUVIER	70	Daniel NADIN
28	Luis G. REALE	71	Marcelo OCCHIONERO
29	Juan J. PEREZ ARNAUDO	72	Carlos YACOVINO
30	Luis LINARES	73	Eduardo TUERO
31	Arturo ORTIZ	74	Enrique CADOPPI
32	Rolando URIARTE	75	Eduardo RODRIGUEZ
33	Daniel RIENTE	76	Martín CAROSSINO
34	Sergio BUZETA	77	Héctor CANIEVSKY
35	Alvaro FERNANDEZ BONILLA	78	Pablo EISENCHLAS
36	Eduardo BIANCHI	79	Mario SENA
37	Alejandro TREGLIA	80	Daniel SANTAGATTI
38	Carlos MOSQUERA	81	Gustavo STEFANINI
39	"MALIBU"	82	Mariano PRIETO
40	Martín DEMARCO	83	Benigno FREIRE VELO
41	Miguel FUCHILA	84	José LUZZI
42	Mario VILLAR	85	Víctor OCCHIUZZI
43	Daniel CINGOLANI	86	Gustavo Der OHANESSIAN
44	Gabriel RANDO	87	Claudio BECERRA
		88	Néstor GURINI

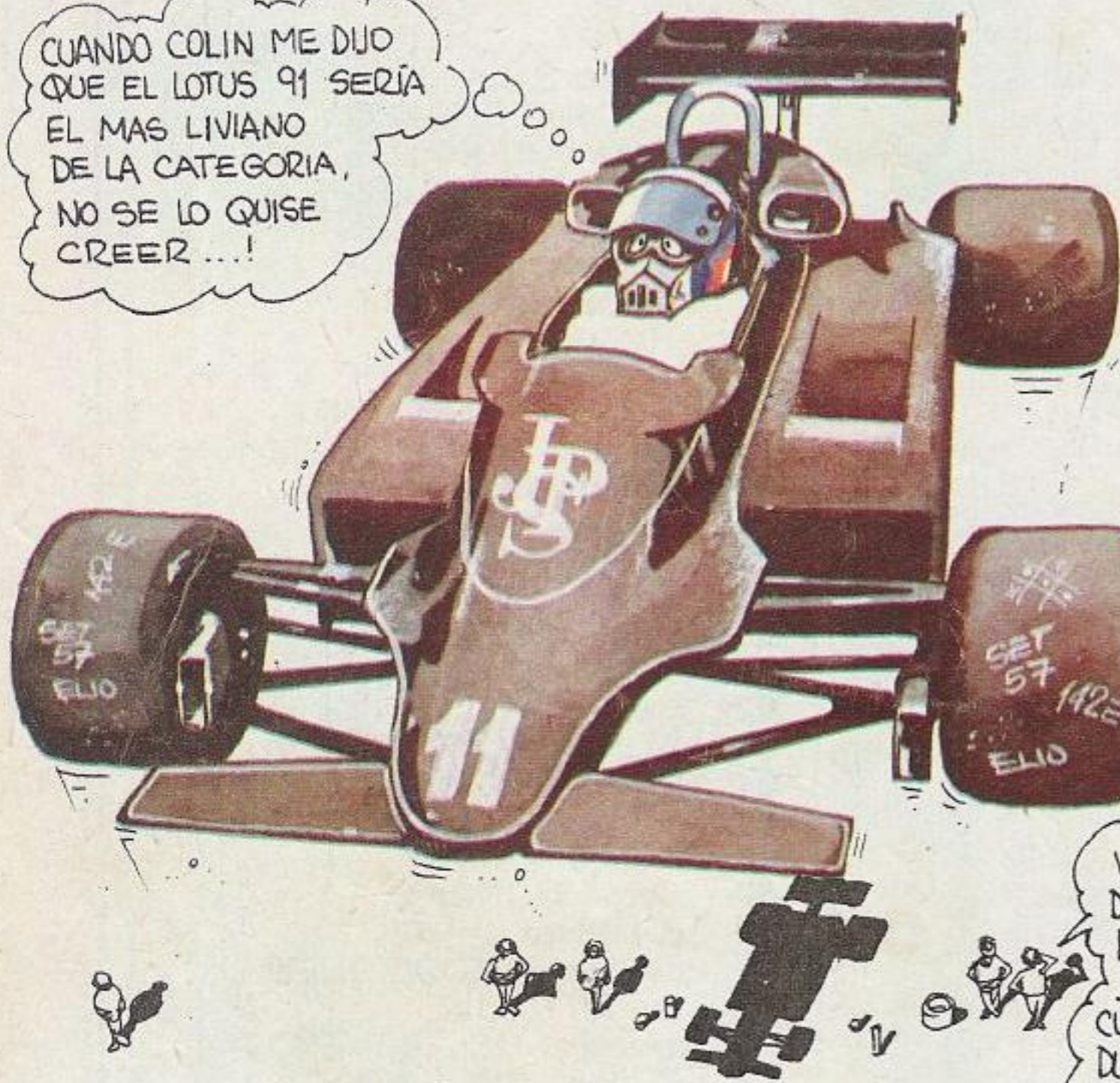
día uno de los autos más veloces de la categoría.

Finalmente, la otra batalla, la de la técnica, además del "impulso" de los motores, también tendrá su emoción. **Tulio Crespi** continúa con la filosofía que hizo de sus **Tulia** el alma de la ex F-4, mientras **Gustavo Donadio** pretende imponer sus bien concebidos **DE-PAC** monocasco, en una tónica similar a la de **Oreste Berta**, pero con una ventaja por su dedicación exclusiva a la especialidad.

Lo que resta, entonces, es ir viviendo este campeonato que se inicia. Para eso, en este momento el resto de los 88 pilotos rankeados afila las uñas con miras a la primera de la temporada, de la cual, como todos los años, un solo elemento está asegurado: en la pista habrá espectáculo.

EFEECTO HUMOR

CUANDO COLIN ME DIJO QUE EL LOTUS 91 SERÍA EL MAS LIVIANO DE LA CATEGORIA, NO SE LO QUISE CREEER...!



¡OK! ¡OK!
HASTA AHÍ NOMÁS,
DEJÁ QUE SE
ACOMODE...
AHORA SI, VAMOS...



PODRÁN DECIR MUCHAS COSAS DE BERNI, PERO JAMAS QUE ES UN IMPROVISADO!

LE DIJE MIL VECES QUE EL AGUA DE LOS TANQUES HABÍA QUE DESALOJARLA EN CARRERA, CUANDO EL AUTO PRODUCE EL EFECTO SUELO, SI NO... ¡PASA ESO!

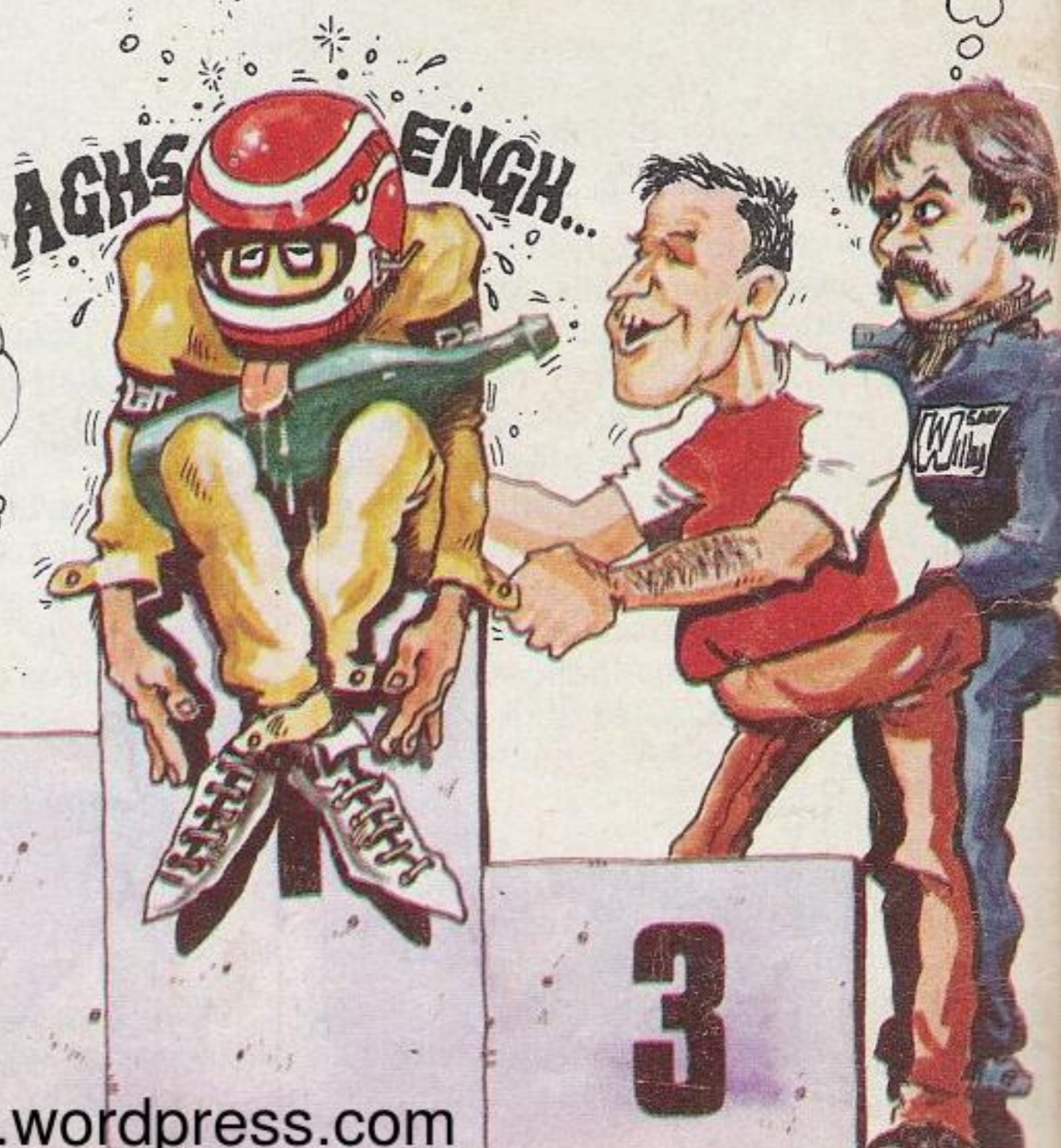
BRASIL

...Y ÉSTE TUVO SUERTE PORQUE CUANDO LO SACARON DEL AUTO ALCANZARON A ENTABILILLARLO PERO... ¿VISTE CÓMO QUEDÓ PATRESE?



POR QUÉ NO TE DESMAYASTE 20 MINUTOS ANTES ©#NM★W!

¡SI NO SALIERA TANTO DE NOCHE Y SE PREOCUPARA UN POCO MÁS POR EL AUTO, NO LE PASARÍA ESO!



aire y sol

LA BATALLA DE LOS PINGÜINOS.

Todo sobre la polémica desatada por el proyecto de industrialización del pingüino magallánico, que, por extensión, pone en peligro a toda la fauna de nuestro litoral marino.

PESCA

Esquel, temporada a toda trucha.
Completísimo informe sobre lo ocurrido en la pesca de salmónidos.

CAZA

El tiro al pato.
Todo lo que hay que saber sobre esta verdadera prueba de fuego para los amantes de la cinegética.
También, **el ciervo axis.**

MINITURISMO

El "país de las lagunas."
Relevamiento de Junín, la ciudad que es centro de las actividades recreativas en espejos de agua como El Carpincho, Gomez y Mar Chiquita.

NAUTICA

Regata Whitbread. Relatos y pormenores de la vida a bordo durante la prueba más extensa del mundo, a través de la experiencia de nuestro enviado especial.
Asimismo: **Navegación de Crucero y La Targa Open.**

RANCHOMOVILISMO

Road-test del motorhome, Mobile Traveler.

CIUDADES

Santo Domingo, la cuna de América.

ADEMAS:

COCINA: Un manjar llamado pato.

VIDRIERA: Las novedades del mes.

EXPERIENCIAS: Patagonia en moto.

AUTOMOVILISMO: ¿Para qué sirve la barra antirolido?

ARMAS: La pistola Browning-Hi-power.

TECNICA: El atrayente mundo del Super 8.

CAMPING: Bolsas de dormir.

SUPLEMENTO GEOGRAFICO

- **Donde la vida se hizo piedra.**
La prehistoria patagónica a través del testimonio mineral que conserva el Bosque Petrificado de Sarmiento, Chubut.
- **Exterminio del zorro de Las Malvinas.**
- **Historias de una ciudad amurallada:**
San Juan de Puerto Rico.

**¡NUEVA
SECCION!**

Guía de la Literatura

"La mejor manera de llegar a los títulos más exitosos."



Nuestro recomendado:



LA VIDA SECRETA DE HITLER

De Glenn Infield.

Basado en testimonios fidedignos, este libro brinda un enfoque sorprendente y revelador sobre el hombre que desató la segunda guerra mundial. Sus curiosas tendencias sexuales. Su desconfianza hacia los médicos. Su inclinación por los curanderos. Y sobre todo, su trágica y duradera relación con Eva Braun. Por primera vez, con datos de archivo nunca publicados en castellano.

CONSIGALO EN SU LIBRERIA HABITUAL O EN...

PCIA DE CORRIENTES

GUILLERMO GARCIA - La Rioja 724 - Corrientes

PCIA DE MISIONES

GUION 2-38 - Félix de Azara 238 - Posadas
IONESCU LIBROS - S. Lorenzo 277 - Posadas
MOIRA LIBROS - Colón 233 - Posadas

PCIA DE CATAMARCA

ACHAVAL - Repúblicas 516 - Catamarca
LIBRERIA MALUF - Rivadavia 998 - Catamarca

PCIA DE LA RIOJA

LIBRERIA GIRAUD - Belgrano 37 - La Rioja
LIBRERIA SAAVEDRA - B. Mitre 640 - La Rioja

PCIA DE CHACO

LIBRENOR - Tucumán 99 - Resistencia
LONGHI LIBROS - Donovan 184 - Resistencia

PCIA DE SAN JUAN

CASA CEYLAN - Laprida 117 Este - San Juan
FLORIDA LIBROS - Rivadavia Oeste 89 - San Juan
LIBRERIA BOSTON - Rivadavia 41 - San Juan

PCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

LIBRERIA CORDOBA - Salta 285 - Santiago

PCIA DE SANTA FE

LIBRERIA ROSS - Córdoba 1347 - Rosario
LIBRERIA TECNICA - Córdoba 977 - Rosario
LIBRACO S.R.L. - Salta 2553 - Santa Fe

PCIA DE CORDOBA

EMPORIO DE LAS REVISTAS - Av. G. Paz 146 - Córdoba
HOGAR DEL LIBRO - D. Dunes 126 - Córdoba
MIGUEL ANGEL - Pje. Muñoz - Loc. 1 - Córdoba
MORENA HNOS. - Avda. G. Paz 1 y 162 - Córdoba
Rivera Indarte 62 - Córdoba
Rivadavia 266 - Córdoba

Solicítelo también por correo enviando este cupón a: CLUB DE LETRAS - C.C. 386 - (1000) Correo Central.

Solicito envío del libro: *La vida secreta de Hitler*
Adjunto cheque/giro postal a la orden de EDITORIAL CREA S.A. por \$ 64.000.- más \$ 8.000.- para gastos.
NOMBRE: *Juan Carlos Kaiser*
DIRECCION: *Ciudad de Buenos Aires 1910*
PROVINCIA: *Santa Fe* C. POSTAL: *2000*

